



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 182]

नई दिल्ली, सोमवार, जुलाई 9, 2001/आषाढ़ 18, 1923

No. 182]

NEW DELHI, MONDAY, JULY 9, 2001/ASADHA 18, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 9 जुलाई, 2001

सं. टीएएमपी/125/2000-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कच्चे तेल, पीओएल उत्पाद और रसायनों पर घाटशुल्क प्रभारों तथा समुद्री तेल टर्मिनल और पीर पाऊ में पोतघाट देयता के संशोधन के लिए मुम्बई पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

(मामला सं० टीएएमपी/125/2000-एमबीपीटी)

मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

.....

आवेदक

आदेश

(जून, 2001 के 28वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला कच्चे तेल, पीओएल उत्पादों और रसायनों पर घाटशुल्क प्रभारों और समुद्री तेल टर्मिनल (एमओटी) और पीर पाऊ में पोतघाट देयता के संशोधन के लिए मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

21 अपने आवेदन में, एमबीपीटी ने समुद्री तेल टर्मिनल (एमओटी) और पीर पाऊ में घाटशुल्क और पोतघाट देयता में निम्नलिखित सशोधन का प्रस्ताव किया है -

- (i) कच्चे तेल और पीओएल उत्पाद पर घाटशुल्क 45-48% बढ़ाए जाने का प्रस्ताव किया गया है और रसायनों पर घाटशुल्क 25% बढ़ाने का प्रस्ताव किया गया है । पुराने पीर पाऊ में प्रहस्तन किए गए खाद्य तेल पर घाटशुल्क गोदी के दरो के मान (डीएसआर) में निर्धारित समान दर पर लगाए जाने का प्रस्ताव है ।
- (ii) पोतघाट बकाए का 25% बढ़ाए जाने का प्रस्ताव किया गया है ।
- (iii) इन खण्डों से संबंधित दरा के मान में मौजूदा शर्त बनाए रखने का प्रस्ताव है ।

22 एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर निम्नानुसार हैं -

(i) घाटशुल्क प्रभार

क स	सामग्रिया का ब्योरा	प्रभार का आधार	आयात रुपए	निर्यात रुपए
1	पीओएल और पीओएल उत्पाद			
	(i) कच्चा तेल	टन	56	56
	(ii) किरासन तेल और हल्का डीजल तेल	टन	37	37
	(iii) अन्य सभी पीओएल उत्पाद अर्थात् नेफ्थ्रा और धुल्य, अमिवाह और स्नेहक, तारपीन और वाष्पशील ग्राज, मिट्टमन, पेट्रोलियम जेली, मोटर गैसोलीन, मोटर स्पिरिट, द्रवीकृत पेट्रोलियम गैस आदि	टन	64	64
2	रसायन अर्थात् अमानिया, ईडोसी, ईथाइल, बन्जीन, पेरक्सीलिन, एमईजी, एन, पराफीन, ओथोक्सीलिन और थोक में अन्य द्रव	टन	110	110

टिप्पणी पुराने पीर पाऊ जेट्टी में प्रहस्तन किए गए थोक में खाद्य तेल पर घाटशुल्क गोदी में प्रभार्य दरो के मान के खण्ड 1 के अनुसार होगा ।

(ii) पोतघाट बकाया

क्र.सं.	प्रभार्य पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत
1.	जवाहर द्वीप और पीर पाऊ में थोक तेल पोतघाट में रुकने अथवा प्रयोग करने वाले प्रत्येक वाष्प और अन्य यंत्रचालित तथा स्वचायर रिग्ड पोतों पर	न्यूनतम 1500 रुपए के प्रभार के अधीन 8 घंटे की अवधि अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी 1.50 रुपए	न्यूनतम 100 अमरीकी डॉलर के प्रभार के अधीन 8 घंटे की अवधि अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी 10 सेंट
2.	प्रत्येक नौका, बजरा अथवा देशी नौका (स्वचायर रिग्ड नहीं) पर	8 घंटे की अवधि अथवा उसके भाग के लिए 31 रुपए	8 घंटे की अवधि अथवा उसके भाग के लिए 2.00 अमरीकी डॉलर

2.3 एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में निम्नलिखित मुख्य बातें कही हैं :-

- (i) कच्चे तेल और पीओएल उत्पादों पर मौजूदा घाटशुल्क और पोतघाट देयता का पिछला संशोधन पीर पाऊ में नए जेट्टी के निर्माण के बाद वर्ष 1998 में किया गया था । तत्पश्चात, 1999 में पोतघाट बकाए के लिए प्रशुल्क 8 घंटे के आधार पर निर्धारित किया गया था ।
- (ii) घाटशुल्क के प्रस्तावित संशोधन के लिए मुख्य कारण समुद्री तेल टर्मिनल को मुख्य भूमि से जोड़ने वाली पनडुब्बी पाइपलाइन के प्रतिस्थापन के लिए व्यय की गई 275 करोड़ रुपए की पूंजीगत लागत को वसूल करना है । एमओटी के बर्थ जे 1, जे 2 और जे 3 के आधुनिकीकरण से संबंधित 215 करोड़ रुपए मूल्य की अन्य परियोजना प्रारंभ हो चुकी है और इसके मार्च, 2003 तक पूरा हो जाने का अनुमान है । पोतघाट देयता का संशोधन सेवा में घाटे को आंशिक रूप से पूरा करने के लिए आवश्यक है ।
- (iii) (क) प्रस्तावित दर निकालने के प्रयोजनार्थ 275 करोड़ रुपए की पूंजी लागत और लगाई गई मौजूदा पूंजी पर परिसंपत्तियों के मूल्यहास और लगाई गई पूंजी पर आय 18.5% की दर पर विचार किया गया है, चूंकि पुरानी पाइपलाइन बंद कर दी गई है ।
 (ख) एमबीपीटी ने वर्ष 1999-2000 के वास्तविक आकड़ों के आधार पर हिसाब निकाला है । प्राप्तियों की तुलना कुल लागत के साथ की गई है और मूल्यहास पर ऐतिहासिक लागत और वृद्धि के आधार पर विचार किया गया है ।
 (ग) पीओएल सेवाओं से संबंधित लागत विवरण 40% का घाटा प्रदर्शित करता है और बंदरगाह पर बर्थ में लगाने और लंगरगाह में बाधने की सेवाओं से संबंधित लागत विवरण 127% का घाटा प्रदर्शित करता है ।
- (iv) (क) कच्चे तेल, किरासन तेल और डीजल तेल तथा पीओएल उत्पादों के घाटशुल्क में क्रमशः 47.3%, 48% और 45% वृद्धि करना प्रस्तावित है । यद्यपि, प्रस्तावित घाटशुल्क जेएनपीटी की दरा से अधिक है, फिर भी वह नई पाइपलाइनों के माध्यम से सुधरी हुई उतराई पर विचार करते हुए उचित है ।
 (ख) तथापि, रसायन पर घाटशुल्क यह सुनिश्चित करने के लिए कि रसायन पर घाटशुल्क जेएनपीटी की दरों की तुलना में अनाकर्षक नहीं हो जाए, 88/-रुपए स 110/-रुपए प्रति मी0ट0 के मौजूदा घाटशुल्क से केवल 25% से संशोधित किया जाना प्रस्तावित है ।
 (ग) इसी प्रकार, पोतघाट बकाया भी दरों को जेएनपीटी के प्रशुल्क की तुलना में उचित स्तर पर रखने की दृष्टि से 25% से संशोधित किया जाना प्रस्तावित है ।

- (v) मौजूदा दरों का मान एमओटी और पीर पाऊ पर खाद्य तेल पर कोई घाटशुल्क दर निर्धारित नहीं करता । इसके फलस्वरूप, एमओटी में लागू रसायन की घाटशुल्क दर पीर पाऊ टर्मिनल में प्रहस्तन किए गए खाद्य तेल के मामले में लगाई जा रही है । इसलिए, एमबीपीटी ने अब पुरानी पीर पाऊ जेट्टी में प्रहस्तन किए गए खाद्य तेल पर गोदा के दरों के मान के अनुसार घाटशुल्क लगाना निर्धारित करते हुए एक टिप्पणी सम्मिलित करने का प्रस्ताव किया है । अगर पोत नई जेट्टी में खड़ा किया जाता है, तो घाटशुल्क एमओटी में प्रमार्ग दरों के मान के अनुसार होगा ।

3. एमबीपीटी द्वारा मूल रूप से प्रस्तुत प्रस्ताव प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रपत्र के अनुसार नहीं था । तथापि, एमबीपीटी ने ऐसा करने के लिए अपेक्षा करने पर बाद में लागत/वित्तीय विवरणों के साथ निर्धारित प्रपत्र में अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया ।

3.1. प्रस्ताव की एक प्रति टिप्पणी के लिए एमबीपीटी द्वारा नामित संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ताओं के सभी प्रतिनिधिक निकायों को परिचालित की गई थी । उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)

- (i) एमबीपीटी दिसम्बर, 1998 में पायलिटेज की दरों में वृद्धि कर चुका है । एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित पोतघाट देयता में 25% का उर्ध्वमुखी संशोधन प्रयोक्ताओं और मुख्यतः एससीआई को दंडित करेगा ।
- (ii) तटीय पोतों पर प्रस्तावित वृद्धि न केवल तटीय नौवहन के विकास में बाधा डालेगी, बल्कि मुम्बई में तटीय यातायात आवागमन को भी प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेगी ।
- (iii) एससीआई बड़े टैंकरों से कार्गो उतारने और विशिष्ट पत्तन पर कार्गो उतारने के लिए उतराई स्थलों पर छोट्ट टैंकरों को तैनात करता है । एमबीपीटी इन छोट्ट टैंकरों पर इनके तटीय आवागमन पर होने और भारतीय तट पर चलने के बावजूद विदेशी दरों पर पोतघाट देयता लगाता है ।
- (iv) समुद्री यात्रा चार्टर टैंकरों के लिए मालभाड़ा वर्ल्डस्कैल एसोसिएशन लिमिटेड (लंदन) द्वारा जारी विश्व दरों के मान पर आधारित होता है और इसे वार्षिक आधार पर सकलित किया जाता है । वर्ष के मध्य में पत्तन प्रमारों की दरों में कोई वृद्धि अनुचित है, क्योंकि मालभाड़े में किसी प्रतिपूर्ति के बिना बोझ का वहन केवल पोतस्वामियों का करना होगा । इसलिए, यह सुझाव दिया जाता है कि पोतघाट देयता बिल्कुल नहीं बढ़ाया जाए और अगर दरों में कोई संशोधन कार्यान्वित किया जाता है तो इसे जनवरी, 2002 से लागू किया जाएगा ।
- (v) तटीय पोतों के मामले में पोतघाट देयता में वृद्धि प्रत्यक्षतः भारतीय पोत स्वामियों का प्रभावित करेगी, क्योंकि तटीय टैंकरों के लिए मालभाड़ा दरें चार्टर करने वाले और पोतस्वामियों के बीच तय की गई दरें हैं, जो इस समय लाभदायक नहीं हैं ।
- (vi) पोतघाट देयता 8 घंटे के आधार पर लगाने की मौजूदा प्रणाली की बजाय "प्रति घंटा" पर लगाया जा सकता है ।

तेल समन्वय समिति (ओसीसी)

- (i) प्रशासित गूल्य निर्धारण कार्यतंत्र (एपीएग) को वापस ले लिया गया है, जिससे तेल शोधन उद्योग में निजी क्षेत्र से प्रतिस्पर्धा हुई है । जामनगर और मंगलौर में नए निजी तेलशोधनशालाओं की तुलना में सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों की तेलशोधनशालाओं के लिए मुम्बई में पीआएल उत्पाद और कच्चा तेल लाना अलाभकारी होगा ।
- (ii) कच्चे तेल और पीआएल उत्पादों पर घाटशुल्क प्रमार और पोतघाट देयता में प्रस्तावित संशोधन वर्ष 1996 से दूसरा संशोधन है, पहला पीर पाऊ में 110 करोड़ रुपये की कुल लागत पर नए जेट्टी के निर्माण के बाद दिनांक 14 नवम्बर, 1996 का किया गया था । वर्ष 1996 में घाटशुल्क दरों में लगभग 26% तक उर्ध्वमुखी संशोधित किया गया था । 1996-पूर्व दरों की तुलना में अब कच्चे तेल, एलडीए/एसकेओ और अन्य पीआएल के लिए प्रस्तावित संशोधन क्रमशः 87%, 48% और 83% हैं ।

- (iii) ये सुविधाएं नए पीर पाऊ में तीन पीओएल उत्पादों नामश स्नेहक तेल, एलएसएचएस और एफओ को उपलब्ध थीं । तथापि, फ्तन ने लगभग 39 करोड़ रुपए का अन्य पेट्रोलियम कार्गो से अनुचित रूप से राजस्व संग्रहण किया, जिसे दरों के मान को संशोधित करते समय ध्यान में रखने की आवश्यकता है ।
- (iv) कच्चे तेल का निर्यात मुख्यतः ओएनजीसी की पाइपलाइनों के माध्यम से किया जाता है । इस पाइपलाइन को आधुनिकीकरण के लिए एमबीपीटी द्वारा हाथ में नहीं लिया गया है । ओएनजीसी की लाइन के माध्यम से कच्चे तेल के निर्यात के लिए घाटशुल्क दर में भी 47% की वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है, जिसकी समीक्षा करने की आवश्यकता है ।
- (v) नई पनडुब्बी पाइपलाइन का वास्तविक लाभ समुद्री तेल टर्मिनल बर्थ जे 1, जे 2 और जे 3 के आधुनिकीकरण के बाद ही उद्योग को उपलब्ध होगा, जिनके मार्च, 2003 तक पूरा होने का अनुमान है । यहा तक कि पनडुब्बी पाइपलाइन के प्रतिस्थापन के बाद भी उतराई/लदान का दबाव 7.5 कि०ग्रा/बर्ग सेटीमीटर के पूर्व स्तर तक ही प्रतिबंधित है । इसलिए, एमबीपीटी उच्च उतराई दरों के औद्योगिक पर घाटशुल्क प्रभारों में किसी वृद्धि का दावा नहीं कर सकता ।
- (vi) तेल जेट्टियों में मानवशक्ति की आवश्यकता अन्य उत्पादों का प्रहस्तन करने वाली जेट्टियों की तुलना में बहुत कम है, इसलिए, मजदूरी और अन्य संबद्ध श्रमिक उपरिचय में वृद्धि के लिए अतिरिक्त लागत को समतुल्य रूप से निर्धारित नहीं करना चाहिए ।
- (vii) दरों के प्रस्तावित संशोधन का हिसाब निकालते समय एमबीपीटी ने 3% की दर पर पूंजीगत लागत और प्रारक्षित निधि में अंशदान पर विचार किया है । उद्योग अभी तक सृजित प्रारक्षित निधि में अंशदान द्वारा व्यय का वहन कर चुका है और आधुनिकीकरण के लिए लागत संबंधी जटिलताओं का हिसाब निकालने के लिए उस ध्यान में रखा जाना चाहिए ।
- (viii) उद्योग को इन पाइपलाइनों, जिन्हें लगातार अनुवर्ती कार्यवाई के बावजूद वर्ष 1980 से प्रतिस्थापित नहीं किया गया है, की खराब दशा और निम्न निष्कासन दर के कारण काफी वित्तीय हानि उठानी पड़ी है ।
- (ix) एमबीपीटी ने 30 वर्षों की आर्थिक समयावधि (एमबीपीटी द्वारा विचारित नई लाइनों की समयावधि के समान) का पूर्वानुमान करते हुए 1980 तक पुरानी पाइपलाइनों की पूर्ण प्रतिस्थापन लागत को वसूल कर लिया होता । वर्ष 1980 से होने वाली आय प्रारक्षित निधि के रूप में संग्रहित हुई होती । प्रयोक्ता इस आधार पर राहत की मांग करते हैं ।
- (x) एमबीपीटी ने पातघाट देयता में 25% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है, जबकि जेट्टियों को अभी भी पुनरुज्जीवित किया जाना है ।
- (xi) घाटशुल्क में प्रस्तावित संशोधन से गैर-एपीएम उत्पादों के लिए उद्योग का अतिरिक्त व्यय प्रतिवर्ष लगभग 26 करोड़ रुपए और एपीएम उत्पादों के मामले में प्रतिवर्ष 4 करोड़ रुपए होगा, जिसे उद्योग वहन नहीं कर सकता ।

दि बम्बई डाइंग और मैन्युफैक्चरिंग कंपनी लिमिटेड

- (i) संशोधन के लिए एमबीपीटी का प्रस्ताव पूर्णतः एमओटी से नई पनडुब्बी लाइन बिछाने में व्यय किए गए 275 करोड़ रुपए और एमओटी में आधुनिकीकरण के लिए प्रस्तावित और 215 करोड़ रुपए के व्यय पर आधारित है । यह पूंजीगत व्यय केवल एमओटी के प्रयोक्ताओं की सहायता करते हैं ।
- (ii) रसायन के टैंकर अधिकांशतः केवल नए पीर पाऊ जेट्टी का प्रयोग करते हैं । पुराने पीर पाऊ जेट्टी 6.5 मी० लंबाई से अधिक वाले पोतों को खड़ा करने की अनुमति नहीं देता । यह भी साधारणतया 5.5 मी० से 6.0 मी० से कम तक प्रतिबंधित है, क्योंकि नियमित तलकषण नहीं किया जाता है ।
- (iii) यद्यपि, पीर पाऊ मूलतः एक रसायन का जेट्टी है, फिर भी यहा मूल्यवान बांधेंग सुविधा लेते हुए स्नेहक एलएसडब्ल्यूआर के पोत भी खड़े होते हैं, स्नेहक पोत केवल नए पीर पाऊ जेट्टी में खड़े होते हैं, यद्यपि पुराने जेट्टी पर लंबाई खड़ा होने की अनुमति दे सकती है, इससे रसायन के पोतों को असुविधा होती है ।

- (iv) प्रस्तावित 25% की वृद्धि बहुत अधिक है ।
- (v) एमबीपीटी द्वारा संपूर्ण व्यय पीओएल और पीआएल उत्पाद के प्रयाक्ताओं के लाभ के लिए ही है । इसलिए, पूरा बोझ पीओएल और पीआएल उत्पाद के प्रयाक्ताओं द्वारा वहन किया जाएगा ।
- (vi) पुराना पीर पाऊ जेट्टी का उसकी पूर्ण सीमा तक उपयोग किया जाएगा, जिससे मूल्यवान विदेशी मुद्रा की बचत में सहायता मिलेगी, जो अन्यथा अभी नए पीर पाऊ जेट्टी में खड़ा हान में विलम्ब के लिए विदेशी नौवहन लाइनो को विलम्ब शुल्क के रूप में जा रही है ।

भारतीय रसायन विनिर्माता संघ (आईसीएमए)

- (i) घाटशुल्क और पोतघाट देयता में कोई भी वृद्धि मुम्बई पत्तन से होकर रसायनों के आयात और निर्यात दोनों को प्रभावित करेगी और यह प्रति-उत्पादक होगी । इसलिए, रसायन उद्योग एक संकटपूर्ण दौर से गुजर रहा है और यह गंभीर वैश्विक प्रतिस्पर्धा के लिए स्वयं को समायोजित कर रहा है ।
- (ii) मुम्बई पत्तन जेएनपीटी तथा साथ ही पश्चिमी तट के अन्य निजी पत्तनों से कठोर प्रतिस्पर्धा का सामना कर रहा है । इसने उच्च लागत के कारण अपने कारोबार का काफी हिस्सा खो दिया है ।
- (iii) एमबीपीटी ने घाटशुल्क और पोतघाट देयता में प्रस्तावित वृद्धि के औचित्य के लिए वर्ष 1999-2000 में प्रहस्तन किए गए यातायात के आधार पर केवल एक वर्ष के राजस्व पर ही विचार किया है । वर्ष 1999-2000 का यातायात पूर्व वर्षों की अपेक्षा कम और समुद्री तेल टर्मिनल की पाइपलाइनों के प्रतिस्थापन द्वारा सृजित क्षमता की अपेक्षा बहुत कम रहा है । एमओटी के लिए अतिरिक्त घाटशुल्क और पोतघाट देयता, देयता का उचित स्तर पर रखते हुए और सृजित सुविधाओं का इष्टतम प्रयोग सुनिश्चित करते हुए सृजित इष्टतम क्षमता पर आधारित होगा ।
- (iv) समुद्री तेल टर्मिनल बर्थ सुविधा का वर्तमान आधुनिकीकरण रसायन उद्योग, जो पीर पाऊ सुविधा का प्रयोग करते हैं, को कोई लाभ अथवा अतिरिक्त सुविधा प्रदान नहीं करते । जवाहर द्वीप का एमओटी बर्थ केवल पीओएल उत्पादों के प्रहस्तन के लिए है और यहाँ तक कि उन्नयन के बाद भी किसी रसायन के प्रहस्तन की अनुमति नहीं दी जाती । इसलिए, पीर पाऊ में घाटशुल्क प्रभार और पोतघाट देयता में वृद्धि करने का कोई औचित्य नहीं है ! तथापि, अगर पत्तन पीर पाऊ बर्थ के लिए प्रशुल्क की वृद्धि पर विचार करता है तो घाटशुल्क में वृद्धि पर केवल पीओएल उत्पादों के लिए विचार किया जाना चाहिए, रसायनों के लिए नहीं ।
- (v) एमबीपीटी के माध्यम से पीओएल और रसायनों के आयात की लागत पड़ोसी पत्तनों की तुलना में अधिक है, क्योंकि मुम्बई में चुगी प्रभार पीओएल के लिए मूल्यानुसार 2.25% और रसायनों के लिए मूल्यानुसार अधिकतम 7% तक काफी अधिक है । सभी रसायन विनिर्माता इकाइयाँ मुम्बई की नगर निगम सीमा के बाहर स्थित हैं, यद्यपि वे आयात के लिए एमबीपीटी का प्रयोग करते हैं । तथापि, वृहत मुम्बई नगरपालिका (बीएमसी) पत्तन पर उत्पाद के उतरते ही तत्काल चुगी लगाती है और उसके बाद 10% अपनी प्रसंस्करण लागत रखकर चुगी प्रभारों का 90% वापस कर देती है । वापसी कार्यविधि काफी बोझिल है और आयातकों को वापसी प्राप्त करने में 8-12 महीने के बीच का समय लगता है ।
- (vi) आयात की उच्च लागत से पिछले वर्ष की तुलना में एमबीपीटी और पीर पाऊ जेट्टी के माध्यम से थोक द्रव कार्गो के आयात में गिरावट आई है ।

अखिल भारतीय द्रव थोक आयातक और निर्यातक संघ (एआईएलसीआईईए)

- (i) प्रस्तावित वृद्धि मुम्बई पत्तन के माध्यम से क्षीण हो चुके थोक द्रव कार्गो को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेगी और एमबीपीटी के लिए प्रति-प्रभावी भी सिद्ध होगी, क्योंकि सकल राजस्व में गोदी तथा पीर पाऊ में थोक द्रव कार्गो के आयात में तीव्र गिरावट से काफी कमी होना संभावित है ।

- (ii) एमबीपीटी के माध्यम से थोक द्रव का आयात उतरने के समय बीएमसी द्वारा लगाई गई चुंगी तथा वापसी में विलंब के कारण भी प्रतिस्पर्धी पत्तनों की अपेक्षा प्रतिटन 130-300 रुपए महंगा है। घाटशुल्क तथा साथ ही पोतघाट देयता में वृद्धि आयात की उच्च लागत में काफी वृद्धि करेगी, जिसका वहन आयातकों द्वारा नहीं किया जा सकता। निजी पत्तन और जेएनपीटी बहुत कम संपूर्ण लागत पर अच्छी सेवाएँ प्रदान करते हैं।
- (iii) प्रतिस्थापित पाइपलाइनों का एकमात्र प्रयोग एमओटी बर्थ में कच्चे तेल, सफेद और काले तेल के आयात के लिए किया जाता है। रसायन के आयातक पीर पाऊ जेट्टी और गोदी का प्रयोग करते हैं। प्रस्ताव पीर पाऊ बर्थ अथवा गोदी में किसी उन्नयन का उल्लेख नहीं करना। इसलिए, पीर पाऊ में घाटशुल्क और पोतघाट देयता में वृद्धि नहीं की जानी चाहिए।
- (iv) वास्तव में पीर पाऊ बर्थ में दरों में नए बर्थ के चालू होने के बाद वृद्धि की गई थी। एमबीपीटी को पुरानी पीर पाऊ में सभी कार्यों पर कम घाटशुल्क प्रभारित करना चाहिए।

एजीज लॉजिस्टिक्स लिमिटेड

- (i) एमबीपीटी द्वारा पत्तन प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य साधारणतया निम्नलिखित आधार पर दिया जा सकता है :-
 - (क) मौजूदा पत्तन प्रयोक्ताओं को बेहतर/सुधरी हुई आधारभूत संरचनात्मक सुविधाएँ प्रदान की जाती हैं।
 - (ख) नई सुविधा से प्रचालनों की अर्थव्यवस्था बेहतर हुई है, जिससे पड़ोसी पत्तनों के प्रयोक्ता आकर्षित हुए हैं।
- (ii) तथापि, इन मानदंडों में से कोई भी नीचे स्पष्ट किए गए अनुसार पीर पाऊ बर्थ के प्रयोक्ताओं के लिए सगत नहीं है :-
 - (क) पनडुब्बी पाइपलाइनों के प्रतिस्थापन से समुद्री तेल टर्मिनल के प्रयोक्ताओं अर्थात् निकासी दर, जहाजों के तीव्रतर परिवर्तन आदि के रूप में प्रमुख तल कंपनियों को लाभ प्राप्त होगा।
 - (ख) पीर पाऊ पोतघाट (नए और पुराने दोनों में सभी पाइपलाइन पृथक टर्मिनल प्रचालकों द्वारा जवाहर द्वीप में समुद्री तेल टर्मिनल जिसे एमबीपीटी द्वारा (अपनी लागत पर) बिछाया जाता है, के समान बिछाई गई है। इस प्रकार यह समुद्री तेल टर्मिनल की तुलना में पीर पाऊ बर्थ के प्रयोक्ताओं द्वारा कम घाटशुल्क अदा करने के लिए एक अच्छा तर्कधार है।

केमिकल टर्मिनल ट्रॉम्बे लिमिटेड (सीटीटीएल)

- (i) पीर पाऊ बर्थ का प्रयोग रसायनों के प्रहस्तन के लिए किया जाता है। मौजूदा पीओएल पाइपलाइनों के स्थान में प्रतिस्थापित नई पनडुब्बी पाइपलाइन विशेष रूप से तेल कंपनियों द्वारा पीओएल उत्पादों के प्रहस्तन के लिए है और इसका नए अथवा पुराने पीर पाऊ जेट्टियों, जहाँ रसायन के टैंकर खड़े होते हैं, से कुछ संबंध नहीं है।
- (ii) एमबीपीटी नए पीर पाऊ पोतघाट में पेट्रोरसायन, स्नहक आहारित तेल और एलपीजी के प्रहस्तन के लिए उपयुक्त संशोधित मार्ग फौस द्वारा आधारभूत संरचना लागत वसूल करता है। एमबीपीटी द्वारा प्रभार्य इस मार्ग फौस के लिए प्रत्येक अक्टूबर में 4% वार्षिक वृद्धि भी हाती है।
- (iii) नए पीर पाऊ पोतघाट पर प्रहस्तन किए जाने वाले थोक द्रव रसायन का यातायात गिरावट पर है। घाटशुल्क और पोतघाट देयता में कोई वृद्धि उत्पाद की अंतिम उतराई लागत का प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेगी और अत्यंत प्रयोक्ताओं के पास अपने थोक द्रव रसायनों की उतराई के लिए पश्चिमी तट पर अन्य पत्तन सुविधाओं की खोज करने के अतिरिक्त और कोई विकल्प नहीं होगा।
- (iv) एमबीपीटी के पोतघाटों से थोक द्रव रसायनों के आवागमन में अग्रिम तौर पर चुंगी के भुगतान की मौजूदा कार्यविधि और वापसी में अत्यधिक विलंब के कारण काफी गिरावट आई है।

दीपक फर्टिलाइजर्स एण्ड पेट्रोकेमिकल्स कारपोरेशन लिमिटेड

- (i) एमबीपीटी में मौजूदा प्रभार कांडला, मुन्दा, मंगलोर, कोचीन आदि जैसे अन्य पत्तनों की तुलना में बहुत अधिक है। एमबीपीटी में घाटशुल्क और पोतघाट प्रभारों में कोई उर्ध्वमुखी वृद्धि हमें अपने कार्गो को अन्य पत्तनों, जो एमबीपीटी की तुलना में बहुत प्रतिस्पर्धी दरें प्रदान करते हैं, में विपश्चित करने पर गंभीरतापूर्वक विचार करने के लिए बाध्य करेगी।
- (ii) एमबीपीटी द्वारा प्रतिस्थापित पनडुब्बी पाइपलाइनें विशेष रूप से तेल उद्योग की सेवा करती हैं और उनका नए अथवा पुराने पीर पाऊ जेट्टी से कोई संबंध नहीं है, जहां रसायन टैंकर खड़े होते हैं।
- (iii) पृथक-पृथक कंपनियों ने रसायन और स्नेहक आधारित उत्पादों के भंडारण के लिए पुराने और नए पीर पाऊ दोनों में स्वयं अपनी लागत पर अपनी पाइपलाइनें बिछाई हैं। इसके लिए टर्मिनल कंपनियां एमबीपीटी को मार्गाधिकार प्रभार का भुगतान करती हैं।
- (iv) एमबीपीटी में मौजूदा घाटशुल्क और पोतघाट प्रभार उसकी प्रस्तावित वृद्धि की बजाए घटाए जा सकते हैं। यह अधिक यातायात आकर्षित करेगा, जिससे एमबीपीटी के कुल राजस्व में वृद्धि होगी।

कैस्ट्रॉल इंडिया लिमिटेड

- (i) पीर पाऊ में टर्मिनल लागत जेएनपीटी की अपेक्षा काफी अधिक है। इसके अतिरिक्त, अग्रिम तौर पर भुगतान की मौजूदा कार्यविधि और उसकी वापसी में अत्यधिक विलंब मुम्बई पीर पाऊ में यातायात में विलम्ब के मुख्य कारणों में से एक है।
- (ii) लगाए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त प्रभार जवाहर द्वीप में खड़े टैंकर/जहाजों की सेवा कर रहे एमबीपीटी पनडुब्बी पीओएल पाइपलाइन के प्रतिस्थापन के लिए हैं और यह किसी भी प्रकार से नए पीर पाऊ जेट्टी, जहां स्नेहक तेल के पोत खड़े होते हैं, में प्रचालनों से संबंधित नहीं है।
- (iii) एमबीपीटी द्वारा 'मार्गाधिकार प्रभार' लगाना टर्मिनल लागत में जुड़ जाता है। घाटशुल्क और पोतघाट देयता में कोई भी वृद्धि रसायनों और पीओएल उत्पादों की उतराई लागत में वृद्धि करेगी, जो मुम्बई पत्तन में पोतों को लाने के पहले से अत्यधिक वित्तीय बोझ को और बढ़ा देगी।

जेसीएल इंटरनेशनल लिमिटेड

- (i) प्रशुल्क सशोधन का हिसाब मुद्रास्फीति के आधार पर और पुराने उपस्कर, जो प्रस्थापित अथवा मूल्यङ्कासित किए गए हैं, की मूल लागत पर विचार करने के बाद निकाला जा सकता है।
- (ii) एमबीपीटी ने कहा है कि प्रतिस्थापन बेहतर सुविधाएं और बेहतर उतराई दर प्रदान करेगा, जो स्वयं अधिक राजस्व और कारोबार उत्पन्न करने योग्य होगा।
- (iii) किरासन तेल, एलडीओ और पीओएल उत्पादों के लिए प्रभार 25% की सीमा तक सशोधित किए जा सकते हैं और उनकी वार्षिक तौर पर अथवा 2-3 वर्षों के बाद समीक्षा की जा सकती है।

सुप्रीम पेट्रोकेम लिमिटेड

- (i) पीर पाऊ जेट्टी में कोई प्रत्यक्ष सुपुर्दगी सुविधा नहीं है। कार्गो को भंडार में रखने के लिए भंडारण टैंकियों को किराए पर लेना होगा, जिसका अर्थ चुंगी और स्टाम्प शुल्क के बाद अतिरिक्त लागत होगा। अन्य पत्तनों के माध्यम से आयात करने वाले प्रतिस्पर्धी इस अतिरिक्त लागत का व्यय नहीं करते।
- (ii) रसायनों पर 88/-रुपए प्रति मी०ट० की मौजूदा घाटशुल्क दर को 25% की प्रस्तावित वृद्धि की बजाय घटाकर 50/-रुपए प्रति मी०ट० किया जा सकता है। इस कमी से एमबीपीटी पीर पाऊ में बेहतर मात्रा की आशा कर सकता है, जिससे घाटा कम होगा।

- (iii) स्टेशन मानामर पात कवन पीर पाऊ म खड हा सकत है जब तक व उस हाजा बदर (जहा घाटशुल्क 10/-रुपए प्रति मी0ट0 है) क माध्यम स गुजरत है, जबकि खाद्य तेल जा दाना स्थाना म खडा हा सकत है । कृपया खाद्य तेल क समान घाटशुल्क म छूट प्रदान कर ।
- (iv) महाराष्ट्र म विकासशील अन्य लघु पत्तना म घाटशुल्क 5/-रुपए प्रति मी0ट0 स भी कम हे ।

एससार ऑयल

इस प्रस्ताव पर उसकी कोई टिप्पणी नहीं है ।

32 एचपीसीएल और आईआसी ने उल्लेख किया है कि विचार-विमर्श के बाद तेल उद्योग की ओर से आसीसी ने एमबीपीटी के प्रस्ताव पर टिप्पणी प्रस्तुत की है ।

4.1 प्रस्ताव की प्रारम्भिक समीक्षा पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण की अपेक्षा वाल कई मुद्दे उत्पन्न हुए । इन मुद्दों का अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण के लिए एमबीपीटी का भेजा गया था । उनमें से कुछ मुख्य मुद्दे नीचे दिए गए हैं—

- (i) वर्ष 2000-01 के संशोधित अनुमान का आधार मानकर और वर्ष 2001-02 तथा वर्ष 2002-03 के पूर्वानुमान पर विचार करते हुए लागत विवरण द्वारा तैयार करना होगा ।
- (ii) यातायात के पूर्वानुमान का आधार और यातायात में गिरावट के कारण ।
- (iii) लगाई गई पूँजी और आरआसीई के अनुमान में भिन्नता का स्पष्टीकरण देना और उसे सुझाव जाना होगा ।

4.2 एमबीपीटी ने अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है जिसका सारांश नीचे दिया गया है —

- (i) चूँकि लागत केंद्र-वार अनुमान एमबीपीटी द्वारा संकोलित नहीं किया जाता है इसलिए वर्ष 2000-01 के संशोधित अनुमान और वर्ष 2001-02 तथा 2002-03 के पूर्वानुमानित लागत विवरण पर विचार करते हुए पुन तैयार लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया जा सकता ।
- (ii) कच्चे तेल और पीआएल उत्पादों का यातायात घट रहा है और इसके वर्ष 2001-01 में 5% तक की गिरावट द्वारा 15.7 एमटी होने अनुमानित है । गिरावट की यह प्रवृत्ति पड़ोसी पत्तना पर प्रदान की गई सुविधाओं के कारण जारी रहने का अनुमान है । निवेश प्रस्ताव तैयार करने के समय पूर्वानुमानित यातायात वर्ष 1999-2000 के लिए 21 एमटी और 2000-01 के लिए 25.5 एमटी था ।
- (iii) नई पाइपलाइन अगस्त 2000 में चालू की गई थी और इनके पूर्णता प्रमाणपत्र प्राप्त करने के बाद पूँजी में परिणत होने का अनुमान है । लगाई गई पूँजी का हिसाब पूरे पत्तन के लिए निकाला जाता है सेवा वार नहीं । आरआसीई प्रत्येक सेवा के निवल ब्लॉक के आधार पर विभाजित किया जाता है । इसने आगे कहा है कि प्रस्तुत व्यय सही है ।
- (iv) पीआएल और बडर में घाट पर और लगेगाह में खड़ा करने की प्रचालन लागत के आकड़े दर्शाते हुए लागत विवरण प्रस्तुत कर दिया गया है ।

5.1 प्रयोक्ता से प्राप्त उपर्युक्त टिप्पणियाँ में से प्रत्येक की पाँच पृष्ठभूमि सूचना के रूप में एमबीपीटी का अर्गुमन्त की गई थी । एमबीपीटी ने एससीआई आसीसी और अन्य रसायन प्रयोक्ताओं के नोट पर अपनी टिप्पणियाँ दी हैं जिसका सारांश निम्नानुसार दिया गया है —

- (i) एससीआई के अतिरिक्त निजो पार्टियाँ भी जवाहर द्रोप में पीआएल यातायात का पहस्तान कर रही हैं । पत्तन का पूरा व्यापार जगत को सेवा प्रदान करना होता है किसी एक पार्टी का नहीं ।

- (ii) एससीआई का यह दावा कि प्रमारों का संशोधन तटीय यातायात में बाधा डालेगा, सही नहीं है । प्रस्तावित संशोधन व्यापार जगत को सुधरी हुई सेवा प्रदान करने के लिए एमओटी और पीर पारु के बीच पनडुब्बी पाइपलाइन प्रतिस्थापित करने के लिए व्यय की गई पूंजीगत लागत वसूल करने के लिए है ।
- (iii) छोटे टैंकरों पर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिनांक 2 जून, 1998 के आदेश के अनुसार विदेशी दरों पर पोतघाट देयता ली जाती है । छोटे टैंकर, बड़े पोतों से मध्य समुद्र में विदेशी मूल के कार्गो प्राप्त कर रहे और पोतघाट पर उसे उतार रहे हैं ।
- (iv) अगर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण घंटे के आधार पर निर्धारित पोतघाट देयता के एससीआई के अनुरोध पर विचार करने का इच्छुक है, तो पत्तन घाट को पूर्णतः पूरा करने के लिए प्रमारों में 127% का संशोधन करेगा ।
- (v) दरों के संशोधन के बारे में ओसीसी द्वारा प्रस्तुत आंकड़े सही हैं ।
- (vi) पीओएल प्रहस्तन की सेवा के लिए अब अत्यधिक निवेश किया गया है । इसलिए, प्रमारों का उर्ध्वमुखी संशोधन करना अनिवार्य है । वर्ष 1996 में पिछले संशोधन से अब तक प्रचालन और अनुरक्षण लागत में काफी वृद्धि हुई है ।
- (vii) (क) नई पनडुब्बी पाइपलाइन पाइपलाइन के पुराने समूह के साथ कई स्थानों में एमओटी, जंड़ी में कई बार जोड़ी गई है । चूंकि, पुरानी पाइपलाइन उपयोगी समयावधि को पार कर चुकी है, इसलिए 8 कि०ग्रा०/वर्ग सेंटीमीटर का दाब प्रतिबंध बनाए रखा गया है, इसलिए उतराई दर में केवल सीमांतिक वृद्धि देखी गई है । उतराई दर में पूरा लाभ केवल जे 1, जे 2 और जे 3 के आधुनिकीकरण के बाद ही उपलब्ध होगा ।
- (ख) बीपीसीएल का छोड़कर तेल उद्योग ने इस प्रतिस्थापन का लाभ प्राप्त करने के लिए समान पाइपलाइनों के साथ संस्थापन संपर्क, उच्च दाब पम्प के साथ बेहतर टैंकरों को चार्टर करने आदि जैसी कोई समतुल्य सुविधाएं प्रदान नहीं की हैं ।
- (viii) ओएनजीसी द्वारा बिछाई गई पाइपलाइन एमबीपीटी की जल सीमाओं से होकर गुजर रही हैं, जिसके लिए न तो ओएनजीसी और न ही पाइपलाइन के प्रयोक्ता एमबीपीटी का कोई भुगतान कर रहे हैं, यद्यपि मार्गाधिकार शुल्क लगाया जाना आवश्यक है । ओएनजीसी लाइनों से गुजरने वाले कार्गो का प्रहस्तन पोतघाट में किया जाता है और इसलिए घाटशुल्क वसूल किया जा रहा है ।
- (ix) मजदूरी और अन्य श्रमिक संबंध व्यय में वृद्धि के लिए अतिरिक्त लागत पीओएल का प्रदान की गई सेवाओं के लिए केवल पीओएल में विभजित किया गया है ।
- (x) पूर्ण मूल्यहासित परिसंपत्तियों के मूल्यहास पर विचार नहीं किया गया है ।
- (xi) बंदर में घाट पर और लगरगाह में लगाने की सेवाओं से संबंधित लागत विवरण 127% का घाटा प्रदर्शित करता है । पोतघाट देयता में 25% का प्रस्तावित संशोधन इस भारी घाट का पूरा करने के लिए अपर्याप्त है । तथापि, विधेयत वाणिज्यिक विचार के बाद संशोधन 25% तक प्रतिबंधित किया जाना प्रस्तावित है ।
- (xii) पुरानी पाइपलाइन वर्ष 1980 में चालू की गई थी । एमबीपीटी ने निचल ब्लॉक पर केवल वर्ष 1976 से 3% प्रारक्षित निधि सृजित करना प्रारंभ किया, तब से यह परिसंपत्ति लगभग पूर्णतः मूल्यहासित हो गई थी । जब उनका उपयोगी समयावधि बीत गई, तब इन परिसंपत्तियों के संबंध में कोई मूल्यहास अथवा प्रारक्षित निधि प्रसारित नहीं की गई है ।
- (xiii) द्रव रसायनों और अन्य पीओएल उत्पादों के प्रहस्तन के लिए वर्ष 1986 में एक नई जट्टी का निर्माण किया गया था । प्रशुल्क संबंधी अनुसूची तथा साथ ही प्रदान की गई सेवा की लागत पोतघाट/जट्टी के आधार पर अलग-अलग नहीं की जा सकती ।

- (xiv) नई पीर पाऊ जेट्टी में गहरे तल की सुविधाएं प्रदान की जाती हैं। पुरानी पीर पाऊ जेट्टी में तल प्रतिबंध है। ज्वार, बाढ़, दिन के प्रकाश आदि जैसे अन्य पैरामीटर भी पुरानी पीर पाऊ जेट्टी में पोतों के खड़ा करना प्रतिबंधित करते हैं और इसलिए शीघ्र बर्धिंग सुविधाजनक बनाने के लिए पोत नए पीर पाऊ में खड़े होते हैं।
- (xv) पीर पाऊ जेट्टियों के प्रयोग का प्रबंध विशेष रूप से पीर पाऊ के प्रयोक्ताओं द्वारा अपनी आवश्यकता के अनुसार मासिक नावहन कार्यक्रम नियत करके किया जाता है और इसलिए उनका तर्क सही नहीं है।
- (xvi) यह सत्य है कि नई पीर पाऊ जेट्टी मूलतः रसायनों के प्रहस्तन के लिए निर्मित की गई है। तथापि, यह एक बहुप्रयोजनीय जेट्टी है, जहां बर्ध के अधिकतम उपयोग के लिए अन्य पोतों को भी खड़ा रहने की अनुमति दी जाती है।
- (xvii) पिछले वर्ष के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तन किए गए पीओएल और रसायनों का यातायात इष्टतम क्षमता तक नहीं पहुंचा है। इसलिए, इष्टतम क्षमता के आधार पर सशोधन का प्रस्ताव करने से घाटे में वृद्धि होगी, जिससे प्रमारों में उच्च वृद्धि करना आवश्यक होगा।
- (xviii) एमबीपीटी द्वारा उत्तराई के समय चुंगी की वसूली और बीएमसी द्वारा वापसी में अत्यधिक विलंब के कारण व्यापार जगत का हुई कठिनाइयों का दूर करने के लिए हर प्रयास किए जा रहे हैं।

6.1. इस मामले में दिनांक 19 अप्रैल, 2001 को एमबीपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :-

बम्बई डाइंग एण्ड मैनुफैचरिंग कंपनी लिमिटेड

- (i) पीर पाऊ एक रासायनिक जेट्टी है। पीओएल उत्पाद के पोत भी पीर पाऊ जेट्टी का प्रयोग करते हैं।
- (ii) सशोधन आधुनिकीकरण के कारण किया जाना कहा जाता है। तथापि, आधुनिकीकरण का लाभ केवल पीओएल और पीओएल उत्पादों को ही उपलब्ध है। इसलिए, रसायनों को किसी भी सशोधन से छूट प्रदान करें।

भारतीय रसायन विनिर्मात संघ (आईसीएमए)

- (i) एमबीपीटी का प्रस्ताव एक वर्ष के आंकड़े पर आधारित है। वर्ष 1999-2000 में यातायात में गिरावट आई थी। इसके कारणों का वर्णन नहीं किया गया है। यह एक असामान्य वर्ष था और वह भावी पूर्वानुमानों का आधार नहीं हो सकता।
- (ii) बीएमसी द्वारा प्रसार्य उच्च चुंगी यहां सगत नहीं है।

एजिज लॉजिस्टिक्स लिमिटेड

- (i) पीर पाऊ की लगभग सभी पाइपलाइनें पृथक टर्मिनल प्रचालकों द्वारा बिछाई जाती हैं। एमबीपीटी द्वारा कोई व्यय नहीं किया गया है। तथापि, एमबीपीटी अपना बकाया वसूल करने के लिए मार्गाधिकार प्रभार संग्रहित करता है, जिसकी पुष्टि करने की आवश्यकता है।

तेल समन्वय समिति (ओसीसी)

- (i) सुविधाओं का सुधार जवाहर द्वीप में है। पीर पाऊ बिल्कुल लाभ प्रदान नहीं करता। इन जेट्टियों पर वृद्धि से बोझ क्यों?
- (ii) वर्ष 1996 में निवेश से हमें पूर्णतः लाभ नहीं हुआ। जे 1 पर किए गए निवेश से भी हमें बिल्कुल लाभ नहीं हुआ। जे 2 और जे 3 को उसके लिए मार्च, 2003 के पूर्व तैयार होना होगा। हम उसके लिए मार्च, 2003 के पूर्व भुगतान क्यों करें?

- (iii) तल उद्योग से अन्य वस्तुओं के लिए परस्पर आर्थिक सहायता दान की अपेक्षा नहीं होगी ।
- (iv) पत्तन ने अपने ससाधनों से कुछ भी निवेश नहीं किया है । वे पुनः परिसंपत्तियाँ, जो पूर्णतः मूल्यह्रासित हो गए हैं, से अर्जित करते रहे हैं । उन्हें उस अर्जन का (कम से कम) एक हिस्सा दाना चाहिए ।
- (v) तल के आयात के मामले में, घाटशुल्क की तुलना में मालभाड़ का समानुपात उचित होना चाहिए । घाटशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि उस समानुपात को अस्त-व्यस्त कर देगी ।

मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

- (i) 500 करोड़ रुपये के नए निवेश की संकल्पना की गई है और यह मुख्यतः तेल उद्योग के अनुरोध पर व्यय किया गया था । उनके द्वारा यह स्पष्टतः समझा गया था कि दरें बढ़ेंगी ।
- (ii) हमारा प्रस्ताव यथार्थ लागत निर्धारण पर आधारित है ।
- (iii) हमने जेएनपीटी की दरों के साथ दरों की तुलना भी की है और यह तुलना सही है ।
- (iv) ओएनजीसी की पाइपलाइनों के संबंध में एमबीपीटी घाट पर सवाएं प्रदान करता है और इसलिए घाटशुल्क लगाने योग्य है ।
- (v) ओएनजीसी पाइपलाइन का आधुनिकीकरण नहीं किया गया है । यह केवल ओएनजीसी के लिए संशोधन नहीं है । सुविधाओं के उन्नयन के लिए प्रत्येक का भुगतान करना होगा ।
- (vi) हमारे पास एमओटी और पीर पाऊ के लिए लागत पृथक्करण नहीं है । लख भी अलग-अलग नहीं रखे जाते हैं । हम प्रत्येक कार्गो के लिए अलग-अलग कार्यवाही नहीं कर सकते ।
- (vii) हम सभी पत्तन पूँजी लागत जवाहर ट्रॉप और पीर पाऊ को आवंटित नहीं करते । हम सवा सुविधा की सगत लागत को ही आवंटित करते हैं ।

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)

हम अपने द्वारा पहले लिखित में दी गई टिप्पणियों पर ही जोर देना चाहते हैं ।

अखिल भारतीय द्रव थोक आयातक और निर्यातक संघ (एआईएलबीआईईए)

- (i) पीर पाऊ में प्रशुल्क राजस्व केपीटी आदि में मुख्य रसायन टर्गिनलों के प्रशुल्क के साथ पूर्णतः गिना है । जेएनपीटी के साथ तुलना बिल्कुल सही नहीं है ।
- (ii) एकमात्र इस कारण से कि पिछले संशोधन से 5 वर्ष बीत गए हैं, संशोधन का प्रस्ताव करना सही नहीं है ।
- (iii) यद्यपि, यह प्रशुल्क के अध्यामुखी संशोधन का मामला है । अगर दरें घटती हैं, तो यातायात बढ़ेगा और राजस्व में वृद्धि होगी ।

भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल)

- (i) तेल के टैंकर तल प्रतिबंधों का सामना करते हैं । तैल काफी गहरा नहीं है । हम 70% कार्गो का वहन करते हैं और टैंकर क्षमता का 30% बर्बाद हो जाता है । एमबीपीटी को तैल को गहरा करना चाहिए । असहायक नए निवेशों का भार हम पर नहीं लादना चाहिए ।
- (ii) वर्ष 1996 में 8/-रुपये का अतिरिक्त प्रशुल्क लागू किया गया था । कच्चे तेल और पीओएल के प्रहस्तन के लिए कोई सुधार नहीं हुआ था । वह राशि पीर पाऊ को चली गई । इसलिए, अब रासायनिक उद्योगों को आपत्ति क्यों करनी चाहिए ।

हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल)

- (i) एमबीपीटी को अपने यातायात का पूर्वानुमान प्रस्तुत करने दे । हम उसकी प्रति जाय करेगे । आधार सही रूप से स्थापित किया जाना चाहिए । हम तल उद्योग के पूर्वानुमान का भारीदारी एमबीपीटी के साथ कर सकते हैं ।

केमिकल टर्मिनल ट्रम्बे लिमिटेड (सीटीटीएल)

- (ii) हम एआईएलबीआईईए के विचारों का समर्थन करते हैं ।
 (iii) दर घटाए । यातायात बढ़गा और राजस्व में वृद्धि होगी ।
 (iv) पीर पारु में पुरानी जेट्टी में आधारभूत संरचना अपर्याप्त है । सिविल संरचना पुरानी है, तल अपर्याप्त है । जेट्टी को पूर्णतः पुनः संजित नया नहीं किया जाए और तब प्रशुल्क के संशोधन पर विचार किया जाए ।

इंडियन मर्चेन्ट चैम्बर

एमबीपीटी को प्रयोक्ताओं द्वारा उठाए गए महत्वपूर्ण मुद्दों पर गंभीरतापूर्वक विचार करना और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को प्रत्युत्तर देना चाहिए ।

6.2. संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय लिया गया था कि एमबीपीटी निम्नलिखित पर अतिरिक्त सूचना प्रदान करते हुए टिप्पणी प्रस्तुत करेगा —

- (i) जवाहर द्वीप में पुरानी जेट्टी के आधुनिकीकरण की लागत से पीर पारु जेट्टी पर बाझ डालने का कारण ।
 (ii) आरसीसी के साथ आकड़ों के समझने के बाद यातायात के आकड़ों की पुष्टि ।
 (iii) वित्तीय वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए संशोधित लागत विवरण ।

6.3. जैसी संयुक्त सुनवाई में चर्चा की गई थी, एमबीपीटी ने निम्नलिखित सूचना प्रस्तुत की —

- (i) लागत संबंधी आंकड़े सेवा-वार रखे जाते हैं, बर्थ-वार अथवा पोतघाट-वार नहीं । इसलिए, विशेष रूप से पीर पारु जेट्टी में प्रदान की गई सेवा की लागत निकालना व्यवहार्य नहीं है ।
 (ii) पीर पारु में रसायन प्रहस्तान के लिए विशिष्ट जेट्टी के सृजन के लिए वर्ष 1996 में 110 करोड़ रुपये का निवेश किया गया था । यद्यपि, यह सुविधा विशेष रूप से रसायन पोतों के लिए सृजित की गई थी, उसकी लागत का भार जवाहर द्वीप में प्रवेश करने वाले पोतों को प्रदान की गई सेवा के लिए लाद दिया गया था, क्योंकि एमबीपीटी पोतघाट-वार लागत को पृथक् करने की स्थिति में नहीं है ।
 (iii) यातायात संबंधी आंकड़े आरसीसी/एचपीसीएल के अधिकारियों के साथ समझित किए गए थे । एक अथवा दो मामलों में सीमांतिक अंतर है । इसलिए, वर्ष 2002-03 तक के लिए पूर्वानुमानित राजस्व अपरिवर्तित रहता है ।
 (iv) ओएनजीसी के बम्बई हाई यूनिट के उन्नयन के लिए एक मुख्य पुनरुज्जीवन परियोजना वर्ष 2002 के अंत तक पूरी हो जाने की संभावना है । तल उद्योग एमबीपीटी के यातायात पर इसके प्रभाव के बारे में निश्चित नहीं है । वर्ष 2002-03 का लागत विवरण उसे वर्ष 2001-02 के पूर्वानुमानों के रूप में रखते हुए प्रस्तुत किया गया है ।

7. इस मामले पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित समग्र सूचना संदर्भ में और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर निम्नलिखित स्थिति उत्पन्न होती है —

- (i) पत्तन द्वारा एमओटी से मुख्य भूमि को जोड़ने वाली पनडुब्बी पाइपलाइन को प्रतिस्थापित करने में व्यय की गई पूंजी लागत की वसूली और एमओटी तथा पीर पारु में घाट पर लगाने के कार्यकलाप के अधीन लागत घाटे को समाप्त करने के लिए एमओटी और पीर पारु जेट्टी में घाटशुल्क दरों और पोतघाट देयता में वृद्धि करने का प्रस्ताव ।

कुछ मामला में, पत्तन न लागत घाट द्वारा आवश्यक वृद्धि से नीचे के स्तर पर दरा का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यह पञ्जाबी महापतना में मौजूद दरा का देखते हुए एक वाणिज्यिक निर्णय है। पत्तन पनडुब्बी के प्रतिस्थापन में 275 कराड रुपये खर्च कर चुका है। लगभग 215 करोड रुपये का पूजीगत निर्माण कार्य प्रगति पर है, जो एमओटी बंध के आधुनिकीकरण से संबद्ध है। प्रयोक्ताओं ने इंगित किया है कि उन्हें पूरा लाभ बर्ध के आधुनिकीकरण की परियोजना के वर्ष 2003 में पूरी होने के बाद ही प्राप्त होगा। पत्तन ने यह कहते हुए कि उसे पाइपलाइनों के प्रतिस्थापन में किए जा चुके अत्यधिक निवेश को वसूल करना है, अपने प्रस्ताव का औचित्य दिया है।

यह उल्लेखनीय है कि पाइपलाइनों के प्रतिस्थापन से संबद्ध परियोजना पूरी हो चुकी है। पत्तन ने घाटशुल्क प्रसारों के लिए लागत विवरण में प्रयोग में लाई गई इन नई परिसंपत्तियों की लागत (275 कराड रुपये) का शामिल किया है। इस निवेश के प्रभाव पर पोटघाट देयता से संबंधित लागत विवरण में एमबीपीटी द्वारा विचार नहीं किया जाता है।

- (ii) एससीआई ने वर्ल्ड स्कोर एसोसिएशन द्वारा अधिसूचित टैंकरों के लिए मालभाड़ा दर और पत्तन प्रशुल्क सहायन के समय के बीच समन्वय करने का अनुरोध किया है। प्रथम दृष्टया मालभाड़ा बाजार में एस सगठनों की बहुलता के दृष्टिगत किए गए सुझाव की अव्यवहार्यता के कारण तर्क में कोई गुण नहीं है।

यह मानना होगा कि इन दरों का पिछला सहायन नवम्बर, 1996 में हुआ था। इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दो वर्षीय प्रशुल्क सहायन चक्र पर विचार करते हुए ये दर नवम्बर, 1998 में सहायन/समीक्षा के लिए अपक्षित हो गई थी। इस देखते हुए, प्रस्ताव बिना बारी के सहायन के लिए नहीं है, सहायन कालातीत हो चुका है।

- (iii) इस परिप्रेक्ष्य में पूरे परियोजनाओं के पूरा होने के बाद ही मिलन वाली सुविधा के पूरे लाभ के बारे में आसीसी की आपत्ति की जांच करना सगत है। एमबीपीटी ने इस स्थिति को नहीं नकारा है। यह मानना होगा कि परिसंपत्तियों (पनडुब्बी पाइपलाइनों) को प्रयाग में लाया जा चुका है और प्रस्ताव उनकी पूजीलागत के सदर्थ में है। जब एमओटी के घाट का आधुनिकीकरण पूरा हो जाता है तब अनिवार्यतः सहायित पूजीलागत के सदर्थ में दरा की समीक्षा करनी होगी। ये परियोजनाएँ तैयार अवधि शामिल करते हुए प्रकृति में बड़ी हैं। पत्तन, जो 275 कराड रुपये खर्च कर चुका है (और उस सुविधा को चालू कर चुका है) से अपनी लागत वसूल करने के लिए और दो वर्ष प्रतीक्षा करने की आशा करना सही नहीं है।

इस प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई प्रशुल्क निर्धारण की वर्तमान लागत जाड विधि में पूरी और चालू की गई परिसंपत्तियाँ "प्रयुक्त पूजा" सघटक में शामिल करने के लिए अर्हता प्राप्त हैं। ऐसा होत हुए नई पनडुब्बी पाइपलाइनों, जो इस समय प्रयोग में हैं, में एमबीपीटी द्वारा किए गए निवेश पर विचार नहीं करने का कोई कारण नहीं है।

- (iv) आसीसी ने भी इन सुविधाओं के सृजन के लिए पत्तन की प्रारक्षित निधियों के उपयोग के बारे में मुद्दा उठाया है। तर्क यह है कि प्रयोक्ताओं ने प्रशुल्क के माध्यम से इन प्रारक्षित निधियों में अशदान किया था और जब परिसंपत्तियों के सृजन/आधुनिकीकरण के लिए इन प्रारक्षित निधियों से निधियाँ ली जाती हैं, तब पत्तन के आंतरिक सहायनों में से वित्तपोषित परिसंपत्ति की लागत के उस भाग पर किसी आय पर विचार किए बिना जैसा हमारे द्वारा समझा गया है, ऐसी सुविधाओं का लागत निर्धारण किया जाना चाहिए।

इस तर्क में प्रथम दृष्टया कुछ बल प्रतीत होता है। लगाई गई पूजा पर आय की अनुमति देने की मौजूदा विधि अब कुछ समय से इस प्राधिकरण का ध्यान आकर्षित कर रही है। तथापि, इस पर व्यापक विचार-विमर्श करना होगा और इसलिए अधिक समय लगेगा। किसी भी मामले में प्राधिकरण द्वारा वर्तमान विधि की समीक्षा किए जाने तक यह जारी रहेगा। वर्तमान विधि में आंतरिक सहायनों में से किए गए निवेश के लिए आय की किसी विभेदक दर की अनुमति नहीं दी जाती। इसे देखते हुए, एमबीपीटी के तत्काल प्रस्ताव का अभी तक अनुपालन की गई विधि के आधार पर विश्लेषण किया गया है।

(v) पुरानी पाइपलाइनों को उससे पूर्व-निर्धारित आर्थिक समयावधि के बाद उपयोग के बारे में ओसीसी का मुद्दा भी सही नहीं है। लगाई गई पूँजी के परिकलन के लिए केवल परिसंपत्तियों के हासित मूल्य पर ही विचार किया जाता है। इसे देखते हुए, अपना आर्थिक समयावधि के बाद प्रयुक्त परिसंपत्तियों को लगाई गई पूँजी में नहीं जोड़ा जाता और इसलिए वे लगाई गई पूँजी पर आय में अशदान नहीं करती।

(vi) कुछ प्रयोक्ताओं ने ओएनजीसी पाइपलाइन का प्रयाग कर रहे कच्चे तेल के लिए पाटशुल्क में वृद्धि पर भी आपत्ति की है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यह अपने पोतघाट पर कार्गो का प्रहस्तन करता है और इसलिए, यह घाटशुल्क लगाने के लिए हकदार है। इसने यह भी इंगित किया है कि मार्गाधिकार प्रभार एमबीपीटी के जल क्षेत्र से गुजरने वाली ओएनजीसी की पाइपलाइनों के लिए वसूल नहीं किया जाता। यह मानना होगा कि प्रशुल्क नियत करने में सगत प्रचालन और पूँजीगत लागत पर विचार किया जाता है। चूंकि, ओएनजीसी की पाइपलाइन पत्तन की नहीं है, इसलिए इस पाइपलाइन की सगत पूँजी और अनुरक्षण लागत को कार्यकलाप के लिए लागत विवरण में पत्तन द्वारा शामिल नहीं किया गया है।

अगर, ओएनजीसी की पाइपलाइनों से होकर आने वाले कार्गो को छाड़ दिया जाता है तो एमओटी में प्रहस्तन किए गए शेष कार्गो के लिए दर निश्चित रूप से बढ़ जाएगी। जब प्रयोक्ता यह तर्क देते हैं कि वे ओएनजीसी पाइपलाइनों से होकर गुजरने वाले कार्गो के लिए अधिक भुगतान करते हैं, उन्हें यह मानना चाहिए कि वे जब एमबीपीटी की पाइपलाइनों का प्रयोग करते हैं, तब लागत के वितरण के कारण कम भुगतान करते हैं। चूंकि, प्रयोक्ता साक्षात् इस लिए ओएनजीसी पाइपलाइन और एमबीपीटी पाइपलाइन से होकर गुजरने वाले कार्गो के बीच विभेद करना आवश्यक नहीं हो सकता।

(vii) कुछ रसायन टर्मिनल प्रयोक्ताओं ने उच्च चुगी प्रभार और उसकी वापसी में विलंब से संबंधित मुद्दा उठाया है। चुगी मुम्बई नगर निगम द्वारा सग्रहित लेवी है। इसका एमबीपीटी से कोई संबंध नहीं है और इसलिए यह विचाराधीन मामल में सगत नहीं है। प्रसंगवश, जैसा संयुक्त सुनवाई में एमबीपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया था, वे इस मुद्दे को निपटाने के लिए बीएमसी के साथ संपर्क करने के लिए अपनी सीमा से बाहर जा रहे हैं।

(viii) जैसा पहले उल्लेख किया गया है, पनडुब्बी पाइपलाइनों के प्रतिस्थापन में किया गया निवेश एमओटी के सगत है। पीर पारु के प्रयोक्ताओं द्वारा अन्यत्र किए गए निवेश के लिए प्रशुल्क में वृद्धि के अधीन उन्हें लान के बारे में की गई आपत्ति सही प्रतीत होती है और यह स्वीकार करने योग्य है। पत्तन अपनी रक्षा में कहता है कि यह एमओटी और पीर पारु के बीच लागत का अलग-अलग नहीं कर सकता और इस स्वीकार नहीं किया जा सकता।

नई पनडुब्बी पाइपलाइन पर निवेश के लिए भारी घाटशुल्क प्रभारों से संबंधित लागत विवरण में दिया गया है। यह मानना होगा कि घाटशुल्क प्रदान की गई सुविधाओं और उस पर किए गए निवेशों के सदर्थ में लगाया जाता है। जैसा कुछ प्रयोक्ताओं द्वारा इंगित किया गया है पीर पारु जट्टी और टैंक का जाउन वाली पाइपलाइनें टर्मिनल प्रचालकों द्वारा बिछाई जाती हैं, एमबीपीटी द्वारा नहीं। चूंकि, पनडुब्बी पाइपलाइन पर निवेश पीर पारु के सगत नहीं है इसलिए वहां प्रहस्तन किए गए रसायनों और अन्य पीआएल उत्पादों के लिए घाटशुल्क दरों में उर्ध्वमुखी सशोधन उचित नहीं पाया जाता और इसलिए अनुमोदित नहीं किया जा सकता।

पोतघाट दयता के मामले में, पत्तन ने पनडुब्बी पाइपलाइन पर निवेश पर बिल्कुल विचार नहीं किया है। सशोधन का प्रस्ताव आंशिक रूप से लागत घाटे को कम करने के लिए किया गया है। इस कार्यकलाप के अधीन काफी अधिक लागत घाटा है। चूंकि, लागत में पीर पारु तथा साथ ही एमओटी में लागत शामिल हैं और ऐतिहासिक रूप से पत्तन एमओटी और पीर पारु दोनों के लिए पोतघाट दयता की एकल दर निर्धारित करता रहा है, इसलिए हम दावा सुविधाओं के लिए पोतघाट दयता का एकल दर जारी रखने के प्रस्ताव पर सहमति देने के लिए प्रवृत्त हैं। यह प्राधिकरण मिश्रित बर्ध किराया प्रभारों के बारे में एमएनएसए द्वारा दिए गए अभ्यायदन से संबंधित एक मामले में प्रदान की गई सवाओं और प्रत्येक बर्ध पर उपलब्ध सुविधाओं के सदर्थ में मौजूदा प्रभारों को छ महान के भीतर पुनर्निर्धारित करने के लिए एमबीपीटी का निर्देश दे चुका है। यह पोतघाटा का भी शामिल करेगा। एस प्रशुल्क समायोजन के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय एमबीपीटी

को एमओटी तथा पीर पाऊ के लिए पोतघाट देयता की पृथक दर प्रस्तावित करने का सुझाव दिया जाता है। ऐसे समय तक, एमओटी और पीर पाऊ के लिए पोतघाट देयता की साझा दर एक अतिरिक्त व्यवस्था के रूप में जारी रखने की अनुमति दी जाती है। यदि दिसम्बर, 2001 तक एमबीपीटी इस प्रस्ताव पर कार्यवाई नहीं करता है तो पीर पाऊ में रसायन के प्रचालक इस मामले में जितना समझ हो अपनी ओर से कार्यवाई के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध कर सकते हैं।

यह उल्लेखनीय है कि एमबीपीटी ने एमओटी में वर्ष 1996 में पोतघाट देयता की दरों का सशोधन किया था, यद्यपि सुविधाओं का सुधार और उस पर किया गया निवेश केवल पीर पाऊ के लिए ही सगत था। इस परिप्रेक्ष्य में एमबीपीटी द्वारा अर्जित 39 करोड़ रुपये के अतिरिक्त राजस्व के बारे में ओसीसी द्वारा की गई आपत्ति सगत है, परंतु इस हिसाब में लेने में बहुत विलंब हो गया है। तेल कंपनियों को सगत समय पर इस मुद्दे को उठाना चाहिए था। चूंकि, एमबीपीटी हर समय एमओटी और पीर पाऊ पर एक साथ विचार करता रहा है और अब अनुमानित पोतघाट देयता का सशोधन एक अतिरिक्त प्रशुल्क व्यवस्था होने जा रही है, इसलिए रसायन टर्मिनल के प्रयोक्ताओं (पीर पाऊ जट्टी) की आपत्ति अब सगत नहीं है। यह मानना होगा कि उन्होंने ऐसी ही समान लागत वितरण व्यवस्था का लाभ उठाया है, जब एमओटी पोत यातायात को शामिल करने के कारण वर्ष 1996 में प्रशुल्क नियत किया गया था।

- (ix) एमबीपीटी ने वर्ष 1999-2000 और 2000-01 में प्रहस्तन किए जाने के लिए कच्चे तेल/पीओएल यातायात के 21 एमटी और 25.5 एमटी का पूर्वानुमान लगाया था, जब पाइपलाइन के प्रतिस्थापन की इस परियोजना की संकल्पना की गई थी। वर्ष 1999-2000 के दौरान वास्तव में प्रहस्तन किया गया कुल द्रव यातायात 17.14 एमटी और वर्ष 2001-02 के लिए 16.28 एमटी है। यहां तक कि अगर कुल द्रव यातायात को एमओटी पर प्रहस्तन किया गया माना जाता है, फिर भी यह अनुमानित यातायात से 35% कम है। यहां तक कि ओसीसी के परामर्श से एमबीपीटी द्वारा दिए गए पश्चात्कर्तों यातायात पूर्वानुमान में समान स्थिति प्रदर्शित होती है।

यह प्राधिकरण इस समय लगाई गई पूंजी पर 19.5% की दर पर अधिकतम आय की अनुमति देता है। आय की इस अधिकतम दर का दावा किसी पत्तन न्यास द्वारा किया जाता सकता है, जब सृजित परिसंपत्तियों का पूर्णतः उपयोग किया जाता है। जब कम उपयोग होता है तो लगाई गई पूंजी पर अधिकतम आय का पूरा बोझ प्रयोक्ताओं पर डालना उचित नहीं है। आय की क्षमता उपयोग के साथ जोड़ने की संकल्पना इस प्राधिकरण द्वारा कुछ अन्य पत्तन न्यासों/निजी टर्मिनल से संबंधित मामलों में अपनाई जा चुकी है। इस मुद्दे पर तलकषण पर अत्यधिक पूंजी व्यय पूरा करने के लिए विशेष प्रभार के लिए टीपीटी द्वारा दिए गए प्रस्ताव के मामले में भी विचार किया गया था। उस मामले में, पत्तन ने स्वयं लगाई गई पूंजी पर आय के घटे हुए स्तर का प्रस्ताव किया था। इसलिए वर्तमान मामले में भी सुविधाओं के कम उपयोग के दृष्टिगत अधिकतम अनुमेय स्तर पर लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति देने के लिए कोई औचित्य नहीं है। वृत्ति, क्षमता उपयोग लगभग 70% है, इसलिए पनडुब्बी पाइपलाइन के प्रतिस्थापन के लिए किए गए 275 करोड़ रुपये के नए निवेश पर अधिकतम अनुमेय आय के केवल 70% पर विचार करना तर्कसंगत है। इस व्यवस्था की समीक्षा मार्च, 2003 के बाद की जा सकती है, जब सभी पूरे परियोजनाओं के पूरा होने से नई पनडुब्बी पाइपलाइन पूर्ण क्षमता तक प्रचालित हो सकती है। तथापि, अन्य परिसंपत्तियों, लगाई गई पूंजी पर अधिकतम आय का लाभ प्राप्त करती रहेंगी।

- (x) एमबीपीटी ने विदेशी मुद्रा में घट-बढ़ के कारण पोतघाट देयता से होने वाली अतिरिक्त आय (अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्ययुग्मित) पर विचार नहीं किया है। इसलिए, विनिमय दर के घट-बढ़ पर वर्ष 2001-02 के लिए 3% और 2002-03 के लिए 6% की दर पर विचार किया गया है, जैसा अन्य महापत्तन के दूसरे मामलों में किया गया था।

इस अतिरिक्त आय के अनुमान के लिए, पत्तन न्यास ने विदेशगामी और तटीय पोतों का आकड़ा प्रदान नहीं किया है। भारत सरकार द्वारा प्रकाशित बुनियादी पत्तन सांख्यिकी, 1999-2000 में उपलब्ध आकड़ा के अनुसार एमबीपीटी में प्रहस्तन किए गए कच्चे तेल/पीओएल श्रेणी में समुद्रपारीय कार्गो और तटीय कार्गो का अनुपात

औसतन क्रमशः 51% और 49% हैं। किसी अन्य विशिष्ट सूचना के अभाव में पोत यातायात के मामले में समान अनुपात का तर्कसंगत अनुमान किया जा सकता है। तथापि, एमबीपीटी इस आधार पर विदेशगामी पोतों पर लागू पोतघाट दरों को छोड़ पोतों पर लगा रहा है कि वे बड़े पोतों से विदेशी मूल का कार्गो प्राप्त कर रहे हैं। एमबीपीटी द्वारा अनुपालन किए जा रहे इस व्यवहार के औचित्य पर इस आदेश में अन्यत्र विस्तृत रूप से चर्चा की गई है। फिर भी, आय के अनुमान के प्रयोजनार्थ पत्तन को अनुमान का लाभ देते हुए विदेशगामी पोत और तटीय पोत का अनुपात 85:15 माना गया है। इसलिए, लागत विवरण में विदेशी मुद्रा दर की घट-बढ़ के कारण अतिरिक्त आय को तदनुसार शामिल किया गया है।

- (xi) भारत सरकार द्वारा निर्णीत नीति के आधार पर सभी महापत्तना में अनुपालन किए जा रहे सामान्य व्यवहार के अनुसार तटीय पोत प्रशुल्क विदेशगामी पोत प्रशुल्क के 70% पर निर्धारित किया जाता है। तथापि, तटीय दरों के रूप में और विदेशगामी पोत दरों अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित की जाती हैं। यह प्राधिकरण अन्य महापत्तनों से संबंधित मामलों में निर्णय कर चुका है कि संशोधन के समय इस भिन्नता को 30% के स्तर पर बहाल किया जाए, जो पिछले संशोधन से अब तक अमरीकी डॉलर की तुलना में भारतीय रूप के मूल्यहास के कारण बढ़ गया है। एमबीपीटी ने विदेशगामी पोत दरों के 70% पर तटीय दरें निर्धारित करने के स्वीकृत व्यवहार का अनुपालन नहीं किया है। इसलिए, तटीय पोत दरों की भिन्नता को 30% के स्तर तक बहाल करने के लिए समायोजित करना आवश्यक है। इस समायोजन का परिणाम पत्तन को अतिरिक्त आय होगा। तदनुसार, मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर तटीय पोत प्रशुल्क में समायोजन के कारण अतिरिक्त आय का लागत विवरण में शामिल किया गया है।

- (xii) एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण में विशेषकर लगाई गई पूंजी और आरआसीई के परिकलन के संदर्भ में कई असंगतियाँ विहित हैं। एमबीपीटी ने इस संबंध में हमारे द्वारा उठाए गए कई प्रश्नों का संतोषजनक स्पष्टीकरण नहीं दिया है। इस पृष्ठभूमि में, एक उचित और सही लागत स्थिति प्रदर्शित करने के लिए लागत विवरण में निम्नलिखित संशोधन किए गए हैं :-

(क) एमबीपीटी ने वर्ष 2001-02 की लगाई गई पूंजी के समान ही वर्ष 2002-03 के लिए लगाई गई पूंजी पर विचार किया है। वर्ष 2001-02 से संबंधित परिसंपत्तियों का मूल्यहास वर्ष 2002-03 के लिए एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत निवल ब्लॉक आंकड़ों से घटाया गया है।

(ख) एमबीपीटी ने एमआटी और पीर पाऊ जेटियों में प्रहस्तन किए गए कच्चे तेल/पीओएल/अन्य द्रव के संगत पोत-संबद्ध और कार्गो-संबद्ध कार्यकलाप के लिए अलग-अलग कार्यशील पूंजी को इंगित नहीं किया है। वर्ष 2001-02 से 2002-03 के लिए कार्यशील पूंजी भी प्रस्तुत नहीं की गई है। एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए किसी आंकड़े के अभाव में, एमबीपीटी द्वारा विचार किए गए निवल ब्लॉक और लगाई गई पूंजी के बीच अंतर का कार्यशील पूंजी माना गया है। जैसा उल्लेख किया गया है, आंकड़ा के अभाव में वर्ष 2000-01, 2001-02 और 2002-03 के लिए कार्यशील पूंजी वर्ष 1999-2000 के समान स्तर पर रखी गई है, क्योंकि यातायात और आय में कोई अधिक वृद्धि नहीं हुई है।

(ग) ऊपर दिए गए संशोधनों के अधीन निवल ब्लॉक और कार्यशील पूंजी का आरआसीई के परिकलन के लिए लगाई गई पूंजी माना गया है।

(घ) एमबीपीटी ने लगाई गई पूंजी पर आय का 18.5% की दर माना है। हमारे द्वारा अन्य महापत्तनों के मामले में वर्ष 2000-01 के लिए मान गए आरआसीई के अनुरूप अधिकतम अनुमय आरआसीई का 19.5% की दर पर माना गया है।

- (xiii) पूर्ववर्ती पैराग्राफों में किए गए विश्लेषण के अधीन एमआटी/पीर पाऊ में कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप तथा इन जेटिटियाँ में बर्thing के लिए लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुबध्-1(क) और (ख) के रूप में संलग्न है।

(xiv) लागत स्थिति और अनुमोदित दरों में वृद्धि का सारांश नीचे दिया गया है —

क्र. सं.	कार्यकलाप	संशोधित लागत विवरण द्वारा प्रकट औसत अधिशेष/घाटा	एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि	दरों में अनुमोदित वृद्धि
1	एमओटी और पीर पाऊ में खड़ा करना और लंगर डालना	98.62%	25%	25%
	पीर पाऊ में प्रहस्तन किए गए पीओएल और रसायन का छाड़कर सभी द्रव कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए घाटा	36.73%	(i) कच्चा तेल—47.4% (ii) किरासन तेल और हल्का डीजल तेल—48% (iii) अन्य सभी पीओएल उत्पाद अर्थात् नप्था और घुल्य, अपवाहक और स्नेहक, तारपीन और वाष्पीकरण ग्रीज, बिटूमन, पेट्रोलियम जेली, मोटर गैसोलीन, मोटर स्फिरिट, द्रवीकृत पेट्रोलियम आदि एमआर्टी में प्रहस्तन किया गया—45.5% पीर पाऊ में प्रहस्तन किया गया—45.5% (iv) रसायन, अर्थात् अमानिया, इंडीसी, इथाइल, बजीन, पेराक्सीलिन, एमईजी, एल. पेराफीन, ऑर्थोक्सीलिन और अन्य धाक द्रव—25%	(i) कच्चा तेल—37% (ii) किरासन तेल और हल्का डीजल तेल—37% (iii) अन्य सभी पीओएल उत्पाद अर्थात् नप्था और घुल्य, अपवाहक और स्नेहक, तारपीन और वाष्पीकरण ग्रीज, बिटूमन, पेट्रोलियम जेली, मोटर गैसोलीन, मोटर स्फिरिट, द्रवीकृत पेट्रोलियम आदि (क) एमआर्टी में प्रहस्तन किया गया—37% (ख) पीर पाऊ में प्रहस्तन किया गया—शून्य (iv) रसायन, अर्थात् अमानिया, इंडीसी, इथाइल, बजीन, पेराक्सीलिन, एमईजी, एल. पेराफीन, ऑर्थोक्सीलिन और अन्य धाक द्रव—शून्य

एमओटी में कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप के लागत घाटे द्वारा जैसी आवश्यकता हुई और पीर पाऊ में एमओटी तक परस्पर सन्बिन्डी देन (सीमित सीमा तक) को घटना पर विचार करते हुए, एमआर्टी में कच्चा तेल और पीओएल के घाटशुल्क दर में 37% की वृद्धि अनुमोदित की जाती है । तथापि, पीर पाऊ में प्रहस्तन किए गए कार्गो पर घाटशुल्क दर में किसी वृद्धि की अनुमति नहीं दी गई ।

पोतघाट देयता के मामले में, लागत घाटा स्थिति दर में 25% के प्रस्तावित स्तर से एक प्रतिशतांक अधिक वृद्धि की आवश्यकता बताती है । चूँकि, एमबीपीटी द्वारा वाणिज्यिक आधार पर प्रस्ताव किया गया है और जसा पहले वर्णन किया गया है, यह प्रशुल्क मद एक अतिरिक्त व्यवस्था हानि जा रही है, एमबीपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है ।

(xv) एमबीपीटी ने पुराने पीर पाऊ टर्मिनल में प्रहस्तन किए गए धाक खाद्य तेल पर गादी में खाद्य तेल प्रहस्तन करने के लिए निर्धारित समान दर पर घाटशुल्क लगाने का प्रस्ताव किया है । साधारणतया, इस स्वीकार नहीं

किया जा सकता, क्योंकि गोदी और पुराने पीर पाऊ में सुविधाएं भिन्न-भिन्न हैं। चूंकि, प्रस्तावित दर खाद्य तेल के लिए मौजूदा दर है और किसी वृद्धि के लिए प्रस्तावित नहीं है, इसलिए इस संबंध में एमबीपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है। महत्वपूर्ण रूप से किसी भी प्रयोक्ता, जिन्होंने इन कार्यवाहियों में भाग लिया, ने एमबीपीटी के इस प्रस्ताव पर आपत्ति नहीं की है।

एमबीपीटी ने यह निर्धारित करने के लिए कि पुराने पीर पाऊ जेट्टी में प्रहस्तन किए गए खाद्य तेल पर घाटशुल्क गोदी में प्रसारित दरों के मान के खण्ड-1 के अनुसार होगा, अपने दरों के मान में एक खण्ड शामिल करने का प्रस्ताव किया है। गोदी के दरों के मान का ऐसा प्रति संदर्भ देने की बजाय यह सुविधाजनक और सरलतापूर्वक समझन योग्य होगा, अगर एमओटी और पीर पाऊ से संबंधित दरों के मान की घाटशुल्क अनुसूची में एक विशिष्ट प्रविष्टि पुराने पीर पाऊ जेट्टी में थोक खाद्य तेल के प्रहस्तन पर लगाए जाने वाले घाटशुल्क की वास्तविक दरें इंगित करने के लिए की जाती है।

- (xvi) एससीआई ने बड़े टैंकरों से कार्गो उतारने और तब उसके निपटान के लिए किसी अन्य भारतीय पत्तन के रवाना होने के लिए तैनात छोटे टैंकरों को प्रसारित करने से संबंधित एमबीपीटी द्वारा अनुपालन की जा रही प्रवृत्ति पर आपत्ति की है। एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है कि इन छोटे टैंकरों पर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिनांक 2 जून, 1998 के आदेश के अनुसार विदेशगामी पोत दरों पर पोतघाट देयता लगाया जाता है। एमबीपीटी ने आगे तर्क दिया है कि छोटे टैंकर मध्यसमुद्र में बड़े टैंकरों से विदेशी मूल के कार्गो प्राप्त कर रहे हैं और उसे पोतघाट पर उतार रहे हैं।

एमबीपीटी द्वारा उल्लिखित इस प्राधिकरण का आदेश विदेशगामी स्तर से तटीय स्तर में अथवा विलोमतः परिवर्तित होने वाले पोतों पर प्रभार लगाने के संदर्भ में है। जैसा एमबीपीटी द्वारा गलत समझा गया है, विदेशगामी पोत दरों पर विदेशी कार्गो का वहन करने वाले तटीय पोतों को प्रसारित करने के बारे में कोई अन्य विशिष्ट नहीं है।

मैसर्स मर्कटर लाइन्स (मामला सं० टीएएमपी/108/99-सीपीटी) से प्राप्त अभ्यावेदन पर निर्णय करते समय इस प्राधिकरण ने कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी) को निर्देश दिया कि प्रभार लगाने के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का स्तर निर्णायक कारक था और कार्गो की प्रकृति अथवा उसका उत्पत्ति स्थान इस प्रयोजनार्थ कोई सगतता नहीं रखेगा।

तत्पश्चात्, सीपीटी ने इस संदर्भ में प्राधिकरण द्वारा जारी एक पत्र का विशेष रूप से उल्लेख किया था, जिसमें यह कहा गया था कि इसकी नियत समय पर सरकार द्वारा जांच की जाएगी और ऐसे समय तक भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा वर्ष 1986 में दिए गए अनुदेश लागू होंगे। वर्ष 1986 में, भूतल परिवहन मंत्रालय ने उन छोटे पोतों, जो विदेशी कार्गो का वहन करते हैं, पर विदेशगामी पोत दर पर प्रभार लगाने के लिए पत्तनों को सुझाव दिया, चाहे पोतान्तरण किसी भारतीय पत्तन में बड़े पोत द्वारा किया जाता हो। सीपीटी द्वारा दिए गए अभ्यावेदन पर विचार करते हुए प्राधिकरण ने अवलोकन किया कि पत्तन द्वारा उल्लिखित भूतल परिवहन मंत्रालय से प्राप्त पत्र को कानूनी स्थिति का सही आकलन करना नहीं कहा जा सकता। हमने यह भी अवलोकन किया कि उसके द्वारा पारित आदेश प्रकृति में अर्ध-न्यायिक है और भारत के राजपत्र में एक बार प्रकाशित होने पर वे लागू माने जाते हैं। इस पृष्ठभूमि में, हमने निर्णय किया कि सीपीटी द्वारा संदर्भित पत्र को एक कार्यकारी अनुदेशात्मक निर्णय के रूप में ही देखा जाना चाहिए, जोकि हमारे द्वारा पारित सांविधिक आदेश का अधिक्रमण नहीं कर सकता।

यह मानना होगा कि सीपीटी ने छोटे पोतों पर प्रभार लगाने के बारे में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय को अभी तक साझा अंगीकरण आदेश के माध्यम से अन्य महापत्तनों पर लागू नहीं किया गया है, यद्यपि मुद्दा सभी महापत्तनों के लिए सगत है। जबकि एक साझा अंगीकरण आदेश जारी करने के लिए मामले पर आगे कार्यवाही की जा सकती है, वहीं एमबीपीटी के मामले पर सीपीटी के मामले में लिए गए निर्णय को लागू करके तत्काल निर्णय लिया जा सकता है। इसलिए, एमबीपीटी का मध्य समुद्र में बड़े पोतों से कार्गो प्राप्त कर

रहे और उसे एमबीपीटी के पोत घाटों में उतार रहे अथवा अन्य भारतीय पत्तनों के लिए ले जा रहे छोटे पोतों पर केवल तटीय दर लगाने का निर्देश दिया जाता है । यह स्पष्ट करने की आवश्यकता है कि यह कार्यविधि कार्गो की स्वीकृति के लिए आवश्यक सीमाशुल्क औपचारिकता के अनुपालन को हानि पहुंचाए बिना पोत-संबद्ध प्रभार वसूल करने के लिए अपनाई जाए ।

- (xvii) ओसीसी ने यह इंगित करते हुए कि तेल जेट्टियाँ के लिए मानवशक्ति आवश्यकता न्यूनतम है, इस कार्यकलाप के लिए श्रमिक व्यय के विभाजन के बारे में एक मुद्दा उठाया है । एमबीपीटी ने इस कार्यकलाप के लिए संपूर्ण श्रमिक लागत का विभाजन नहीं किया है । प्रचालन लागत में वृद्धि संगत कर्मचारियों के मजदूरी संशोधन के कारण प्रतीत होती है । उन कामगारों, जो किसी भी कार्यकलाप से प्रत्यक्ष नहीं जुड़े हैं, पर व्यय के मामले में इसे सभी राजस्व अर्जन कार्यकलापों के बीच विभाजित करना होगा ।
- (xviii) एससीआई ने 8 घंटे की यूनिट की बजाय घंटे की दर पर पोतघाट बकाया लगाने का अनुरोध किया है । घंटे की दर निर्धारित करके बर्थ किराया प्रभारों का यौक्तिकीकरण चेन्नई कार्यशाला (फरवरी, 1998) में अपनाए गए दिशानिर्देशों में सकल्पित अंतिम लक्ष्य है । उक्त कार्यशाला में यह भी बताया और स्वीकार किया गया है कि बर्थ किराए के लिए 8 घंटे की यूनिट अंतरिम रूप से अपनाई जाएगी । तदनुसार, प्राधिकरण ने सभी महापत्तनों द्वारा साझा अंगीकरण के लिए बर्थ किराया प्रभारित करने की एक 8 घंटे की यूनिट निर्धारित की है । 8 घंटे के आधार में अंतरण महापत्तनों द्वारा और वित्तीय समायोजन करने की अपेक्षा करता है और अत्यावधि में और यौक्तिकीकरण लाने के लिए समय परिपक्व नहीं है । किसी भी मामले में, यह यौक्तिकीकरण केवल एमबीपीटी तक ही सीमित नहीं है । जब लागू किया जाए, घंटे की दर एमबीपीटी सहित सभी महापत्तनों में लागू की जाएगी । एस समय तक, 8 घंटे की यूनिट पर बर्थ किराया लगाने की मौजूदा प्रणाली जारी रहेगी ।
- (xix) यह प्राधिकरण 4 घंटे की समय सीमा, जिसके बाद बर्थ किराया प्रभार नहीं लगगा, निर्धारित करत हुए एक आदेश पारित कर चुका है । यह निर्धारण पातघाट दरता के मामले में भी समान रूप से वैध है । एमबीपीटी ने अपने दरों के मान में एक शर्त के रूप में इस निर्धारण का शामिल करने का प्रस्ताव नहीं किया है । तथापि, हम एमबीपीटी के संशोधित दरों के मान में इस उपबंध को शामिल करते हैं ।

8.1. इसके परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर, यह प्राधिकरण एमबीपीटी के समुद्री तेल टर्मिनल और पोर पारु में प्रभारित दरों के मान का खण्ड-1 और 11 हटाता है और उसके लिए अनुबंध-11 के रूप में सलग्न विवरण में दिए गए संशोधित उपबंधों को प्रतिस्थापित करता है ।

8.2 संशोधित घाटशुल्क दरें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना के बाद तत्काल प्रभाव से लागू होंगी । पातघाट दरता से संबंधित संशोधित दर और शर्तें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना के तीस दिन बाद प्रभावी होंगी ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2001(असा.)]

अनुबंध-I(क)

बडरो (एमओटी और पीर पाऊ) में कच्चा तेल/पीओएल/अन्य द्रव पोटो
के बर्थिंग और बाघ घाट के लिए सशोधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र सं	विवरण	परिवर्तन रहित			
		1998-99	1999-2000	2000-01	2001-02 2002-03
I	प्रचालन आय				
	(i) पातघाट दयता	2 813 85	2,371 39	2,236 60	2,123 41 2,250 92
	(ii) विविध आय	191	9 78	9 29	8 83 8 83
	(iii) विदेश मुद्रा घट-बढ़ से अतिरिक्त आय				54 15 114 80
	(iv) तटीय पोत प्रशुल्क में समायाजन के कारण अतिरिक्त आय				458 66 486 20
	जोड़ प्रचालन आय	2,815 76	2,381 17	2,245 89	2,645 04 2,860 75
II	प्रचालन लागत				
	(i) प्रचालन लागत	1 741 57	1 351 42	1 464 40	1,586 82 1,697 36
	(ii) मूल्यहास	443 71	433 47	433 47	433 47 433 47
	जोड़ प्रचालन लागत	2,185 28	1,784 89	1,897 87	2,020 29 2,130 83
III	अधिशेष (I-II)	630 48	596 28	348 02	624 75 729 92
IV	वित्त और विविध (व्यय-आय)	298 65	257 30	418 11	434 19 450 24
V	आवृत्ति प्रबंध और सामान्य उपरिख्य	527 31	388 25	420 71	455 88 493 99
VI	अधिशेष/घाटा (III-IV-V)	-195 48	-49 27	-490 80	-265 32 -214 31
	सरकारी ऋणों पर ब्याज प्रभारित करने के पूर्व				
VII	सरकारी ऋणों पर ब्याज-व्यय	0 00	0 00	0 00	0 00 0 00
VIII	निवल अधिशेष/घाटा (VI-VII)	-195 48	-49 27	-490 80	-265 32 -214 31
	सरकारी ऋणों पर ब्याज प्रभारित करने के बाद				
IX	लगाई गई पूजा	12360 38	13740 54	13307 54	12874 54 12441 07
X	19.5% की दर पर लगाई गई पूजा पर आय	2410 27	2679 41	2594 97	2510 54 2426 01
	एमबीपीटी द्वारा दिए गए अनुसार लागत में वृद्धि	474 65	423 00		
XI	निवल अधिशेष/घाटा-आरआसीई और सरकारी ऋणों पर ब्याज के बाद (VIII-X)	-3080 40	-3151 68	-3085 77	-2775 85 2640 32
XII	प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में अधिशेष/घाटा (XI/I)	109 40%	132 36%	137 40%	-104 95% -92 29%
XIII	वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए औसत अधिशेष/प्रतिशत घाटा				-98 62%

अनुबंध-I (ख)

बंदरों (एमओटी और पीर पाऊ) में कच्चा तेल/पीओएल/अन्य द्रव
के प्रहस्तन के लिए संशोधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र.स.	विवरण	परिवर्तन रहित				
		1998-99	1999-2000	2000-01	2001-02	2002-03
I.	प्रचालन आय					
(i)	पीओएल पर घाटशुल्क	6,462.36	6,376.23	6,027.08	5,725.95	5,725.95
(ii)	रसायन पर घाटशुल्क	369.60	508.70	483.12	459.36	459.36
(iii)	विविध आय	97.65	221.48	210.41	199.89	199.89
	जोड़ प्रचालन आय :	6,929.61	7,106.41	6,720.61	6,385.20	6,385.20
II.	प्रचालन लागत					
(i)	प्रचालन लागत	1,437.56	1,622.99	1,758.55	1,905.56	1,974.16
(ii)	मूल्यहास	182.82	182.82	1,085.00	1,085.00	1,085.00
	जोड़ प्रचालन लागत :	1,620.38	1,805.70	2,843.55	2,990.56	3,059.16
III.	अधिशेष (I-II)	5,309.23	5,300.71	3,877.06	3,394.64	3,326.04
IV.	वित्त और विविध (व्यय-आय)	554.07	489.12	794.63	825.18	855.96
V.	प्रबंध और सामान्य उपरिध्यय	611.32	543.00	588.39	637.58	690.88
VI.	अधिशेष/घाटा (III-IV-V)	4143.84	4268.59	2494.04	1931.88	1779.20
	सरकारी ऋणों पर ब्याज प्रभारित करने के पूर्व					
VII.	सरकारी ऋणों पर ब्याज-व्यय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII.	निवल अधिशेष/घाटा (VI-VII)	4143.84	4268.59	2494.04	1931.88	1779.20
IX.	लगाई गई पूंजी	4,066.76	4,070.76	30,477.76	29,384.76	28,299.76
X.	19.5% की दर पर लगाई गई पूंजी पर आय	793.02	793.02	5,943.16	5,730.03	5,518.45
	एमबीपीटी द्वारा दिए गए अनुसार लागत					
	में वृद्धि	439.11	651.51			
XIक.	वर्ष 2000-01 से प्रयुक्त क्षमता से संबद्ध					
	19.5% की दर पर लगाई गई पूंजी पर आय			4,123.68	3,999.32	3,876.07
XII.	निवल अधिशेष/घाटा-आरओसीई और सरकारी					
	ऋणों पर ब्याज के बाद(VIII-XI अथवा XIक.)	2,911.71	2,823.28	-1,629.64	-2,067.44	-2,096.87
XIII.क)	प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में					
	अधिशेष/घाटा (XII/I)	42.02%	39.73%	-24.25%	-32.38%	-32.84%
XIII.ख)	एमओटी में प्रहस्तन किए गए कच्चे तेल/					
	पीओएल से				-36.47%	-36.99%
XIV.	वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए					
	औसत अधिशेष/घाटा					-36.73%

टिप्पणी :

- (i) एमबीपीटी के अनुसार कच्चे तेल/पीओएल का यातायात 96% और रसायन का 4% है। तथापि, अनुमान के प्रयोजनार्थ कच्चे तेल/पीओएल का 95% और रसायन/अन्य पीओएल (पीर पाऊ में प्रहस्तन किए गए) पर इस तर्क पर विचार किया गया है कि पीर पाऊ में कुछ पीओएल उत्पादों का भी प्रहस्तन किया जाता है। तदनुसार, पीर पाऊ में 1% की सीमा तक पीओएल की आय का अनुमान लगाया गया है।

अनुबंध-II

मुम्बई पत्तन न्यास
समुद्री तेल टर्मिनल और पीर पाऊ में प्रसारित दरों का मान

खण्ड- I

घाटशुल्क प्रसार

क्र.सं.	सामग्रियों का ब्योरा	प्रसार का आधार	आयात रुपए	निर्यात रुपए
1.	पीओएल और गीओएल उत्पाद			
	(i) कच्चा तेल	टन	52 10	52 10
	(ii) किरासन तेल और हल्का डीजल तेल	टन	34.25	34.25
	(iii) अन्य सभी पीओएल उत्पाद अर्थात् नेप्था और घुल्य, अभिवाह और स्नेहक, तारपीन और वाष्पशील ग्रीज, बिंदूमन, पेट्रोलियम जली, मोटर गैसालीन, माटर स्प्रिट, द्रवीकृत पेट्रोलियम गैस आदि			
	(क) एमओटी में प्रहस्तन किया गया	टन	60.30	60 30
	(ख) पीर पाऊ में प्रहस्तन किया गया	टन	44 00	44 00
2.	रसायन अर्थात् अमोनिया, इंडीसी, इथाइल, बन्जीन, पराक्सीलिन, एमईजी, एन-पेराफीन ओथोक्सीलिन और थोक में अन्य द्रव	टन	88 00	88 00
3	पुराने पीर पाऊ जेट्टी में प्रहस्तन किए गए खाद्य तेल	टन	24	6

खण्ड - II

पोतघाट देयता

क्र.सं.	प्रसार्य पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत
1.	जवाहर द्वीप और पीर पाऊ में थोक तेल पोतघाट का प्रयोग कर रहे अथवा खड़े होने वाले प्रत्येक वाष्प और अन्य यंत्रचालित तथा स्क्वायर रिग्ड पोतों पर	3,266.20 रुपए के न्यूनतम प्रसार के अधीन 8 घंटे की अवधि अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी 3.27 रुपए	न्यूनतम 100 अमरीकी डालर के अधीन 8 घंटे की अवधि अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी 10 सेट
2.	प्रत्येक नौका, बजरा अथवा देशी नौका (स्क्वायर रिग्ड नहीं) पर	8 घंटे की अवधि अथवा उसके भाग के लिए 63.50 रुपए	8 घंटे की अवधि अथवा उसके भाग के लिए 200 अमरीकी डॉलर

टिप्पणी:

1. (क) इस खण्ड में विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंकों अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा समय-समय पर निर्दिष्ट अधिसूचित बाजार क्रय दर पर अमरीकी मुद्रा की समतुल्य भारतीय रुपए में परिवर्तित करने के बाद भारतीय रुपए में संग्रहित किया जाएगा। पत्तन की सीमा में पोत के प्रवेश करने की तारीख को विद्यमान संगत विनिमय दर को ऐसे परिवर्तन के लिए माना जाएगा।
- (ख) पत्तन में तीस दिना से अधिक रुकने वाले पोतों के मामले में पोतों के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय मौजूद उपयुक्त विनिमय दर के सदृश में प्रत्याशित रूप से परिवर्तित होगा।
2. पोतघाट दयता पोत के बर्थ/पोतघाट पर आने से लेकर उसके बर्थ/पोतघाट छोड़ने के समय तक लगाया जाएगा।
3. पोत के रवाना होने के सकत देने के समय से 4 घंटे की समाप्ति के बाद पोतों पर कोई पोतघाट दयता नहीं लगाया जाएगा। झूठा सकत देने के लिए एक दिन के पोतघाट दयता (अर्थात् प्रत्येक 8 घंटे की 3 यूनिट) के समतुल्य दंडात्मक पोतघाट दयता लगाया जाएगा। पोत के मास्टर/एजेंट पोत के रवाना होने की तैयारी का संकेत अनुकूल ज्वार-भाटा और मौसम की दशाओं के अनुसार देगा। बर्थ किराए के समापन के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय सीमा में अनुकूल दशाओं की कमी के लिए जहाज की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी।
4. उपरोक्त प्रभार लगान के लिए रविवार और गोदी उप-नियम सं० 118 के अधीन घोषित गोदी के अवकाश को सामान्य कार्यदिवस माना जाएगा और कोई पृथक् प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
5. (i) 'तटीय पोत' का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वेध तटीय लाइसेंस रखने वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया कोई पोत होगा।
- (ii) 'विदेशगामी पोत' का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा :-
 - (क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस वाले भारतीय झंडे का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
 - (ख) नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा के आधार पर कोई भी विदेशी झंडे वाला विदेशगामी पोत तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
 - (ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में, लदान करने वाले पत्तन द्वारा उस समय जब पोत तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करता है, से तटीय दर प्रभार्य होगी।
 - (घ) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दर केवल उस समय तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत प्रचालन पूरा करता है, उसके बाद तत्काल उतराई वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी दर प्रभार्य होगी।
 - (ङ) नौवहन महानिदेशक से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की हकदारी के लिए किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
6. पोत का उसके प्रमाणीकरण द्वारा दिया गया स्तर पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजन के लिए 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगा, और कार्गो की प्रकृति अथवा उसका मूल स्थान इस प्रयोजन के लिए किसी महत्व का नहीं होगा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 9th July, 2001

No. **TAMP/125/2000-MBPT**.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Mumbai Port Trust for a revision of wharfage charges on crude oil, POL products and chemicals and Pier Dues at the Marine Oil Terminal and Pir Pau as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. **TAMP/125/2000-MBPT**

The Mumbai Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 28th day of June 2001)

This case relates to a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for revision of wharfage charges on crude oil, POL products and chemicals; and, Pier Dues at Marine Oil Terminal (MOT) and Pir Pau.

2.1. In its application, the MBPT has proposed the following revision in wharfage and Pier Dues at the Marine Oil Terminal (MOT) and Pir Pau:

- (i). Wharfage on Crude and POL Product has been proposed to be increased by 45-48%; and, wharfage on Chemicals has been proposed to be increased by 25%. Wharfage on edible oil handled at old Pir Pau jetty is proposed to be levied at the same rate prescribed in the Dock Scale of Rates (DSR).
- (ii). Pier Dues has been proposed to be increased by 25%.
- (iii). Existing conditionalities in the Scale of Rates pertaining to these Sections are proposed to be retained.

2.2. The rates proposed by the MBPT are as follows:

(i). Wharfage Charges

Sl. No.	Description of Goods	Basis of Charge	Import Rs.	Export Rs.
1.	POL and POL Products			
	(i). Crude Oil	Tonne	56	56
	(ii). Kerosene and Light Diesel Oil	Tonne	37	37
	(iii) All other POL products viz. Naptha and Solvent, Fluxing and Lubricating, Turpentine and Vapourising Grease, Bitumen, Petroleum Jelly, Motor Gasoline, Motor spirit, Liquefied Petroleum Gas etc.	Tonne	64	64
2.	Chemicals viz. Ammonia, EDC, Ethyle, Benzine, Paxaxylene, M.E.G., N. Paraffin, Orthoxylene and other liquids in bulk	Tonne	110	110

Note : Wharfage on edible oil in bulk handled at old Pir Pau jetty will be as per Section I of the Scale of Rates charged at the Docks.

(ii). Pier Dues

Sl. No.	Vessel Chargeable	Coastal Vessel	Foreign-going Vessel
1.	On every steam and other Mechanically propelled and square rigged vessels berthed at or using the bulk Oil piers at Jawahar Dweep and Pir Pau	Rs.1.50 per GRT for a period of 8 hours or part thereof subject to a minimum charge of Rs.1,500.	10 cents per GRT for a period of 8 hours or part thereof subject to a minimum charge of US \$ 100.
2.	On every boat, barge or country craft (not square rigged)	Rs.31/- for a period of 8 hours or part thereof	US \$ 2.00 for a period of 8 hours or part thereof

- 2.3. The MBPT has made the following main points in support of its proposal:
- (i). The existing wharfage charges on crude oil and POL products; and, Pier Dues were last revised in 1996 after construction of a new jetty at Pir Pau. Subsequently, in 1999, the tariff for Pier Dues was prescribed on an 8-hourly basis.
 - (ii). The main reason for the proposed revision of wharfage is to recover the capital cost of Rs.275 crores incurred for replacement of the submarine pipelines connecting the Marine Oil Terminal (MOT) to the mainland. Another project worth of Rs.215 crores relating to modernisation of MOT berths J1, J2 and J3 has already commenced and is expected to be completed by March 2003. The revision of Pier Dues is necessitated to partly cover the deficit in the service.
 - (iii).
 - (a). For the purpose of working out the proposed rate the depreciation of assets and return on Capital employed @ 18.5% has been considered on capital cost of Rs.275 crores and also on the existing capital employed since the old pipelines have been decommissioned.
 - (b). The MBPT has done the working based on the actual figures of the year 1999-2000. The receipts are compared with the total cost and depreciation is considered on historical cost plus escalation.
 - (c). The cost statement relating to POL services indicates a deficit of 40% and the cost statement pertaining to the service of Berthing and Mooring at Bunders shows a deficit of 127%.
 - (iv).
 - (a). The wharfage of crude oil, kerosene and diesel oil and POL products is proposed to be increased by 47.3%, 48% and by 45% respectively. Though the proposed wharfage is higher than the JNPT rates, same is justifiable considering the improved discharge rate through the new pipelines.
 - (b). The wharfage on chemical, however, is proposed to be revised by 25% only from existing wharfage of Rs.88/- to Rs.110/- PMT so as to ensure that the wharfage on chemical does not become unattractive compared to the JNPT rates.
 - (c). Similarly, the Pier Dues is also proposed to be revised by 25% with a view to keep the rates at a reasonable level compared to the JNPT tariffs.
 - (v). The existing Scale of Rates does not prescribe any wharfage rate on edible oil at the MOT and Pir Pau. Consequently, wharfage rate of chemical applicable at the MOT is being levied in case of edible oil handled at Pir Pau terminal. The MBPT has, therefore, now proposed to incorporate a note prescribing to levy the wharfage as per the Dock Scale of Rates on edible oil handled at Old Pir Pau jetty. In case the vessels are docked at the new jetty, wharfage will be as per Scale of Rates charged at the MOT.

3. The proposal originally submitted by the MBPT was not as per the format prescribed by the Authority. The MBPT, however, furnished its proposal in the prescribed format along with cost / financial statements subsequently, on being required to do so.

3.1. A copy of the proposal was circulated for comments to all the concerned users / representative bodies of users named by the MBPT. The comments received from them are summarised below:-

The Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). The MBPT had already hiked the rates for Pilotage in December 1998. Another upward revision of 25% in the Pier Dues as proposed by the MBPT will further penalise the users; and, mainly the SCI.
- (ii). The proposed hike on the coastal vessels will not only hamper the growth of coastal shipping but also affect the coastal trade.

- (iii). The SCL deploys coastal daughter-tankers at lighterage points to lighten cargo from mother tankers and to discharge the cargo at a specific port. The MBPT levies Pier Dues on these daughter-tankers at foreign rates in spite of it being on a coastal run and plying on the Indian Coast.
- (iv). The freight for voyage charter tankers are based on basic World Scale rates issued by Worldscale Association Limited (London) and are compiled on an yearly basis. Any increase in rates of port charges in the middle of the year is unjustified as the burden will have to be shouldered by the shipowners alone without any compensation in freight. It is, therefore, sincerely suggested that Pier Dues shall not be increased at all and in case any revision in rates is implemented it shall be made effective from January 2002.
- (v). In case of coastal vessels, increase in pier dues will affect the Indian shipowners directly since the freight rates for coastal tankers are negotiated rates between the charterers and shipowners, which are presently not remunerative.
- (vi). Pier Dues may be levied on a 'per hour' basis instead of the present system of levy on an 8-hourly basis.

Oil Coordination Committee (OCC)

- (i). The Administered Pricing Mechanism (APM) has been withdrawn, thereby, leading to competition from private sector in the refinery industry. It will be a disadvantage for the PSU refineries to bring in POL products and crude at Mumbai as compared to the new private refineries at Jamnagar and Mangalore.
- (ii). The proposed revision in wharfage charges on crude oil and POL products and Pier Dues is the second revision since 1996, the first one being on 14 November 96 after construction of a new jetty at Pir Pau at a total cost of Rs.110 crores. In 1996, wharfage rates were revised upward in the region of about 26%. Compared to pre-1996 rates, the revision proposed now for Crude Oil, LDO/SKO and other POL is 87%, 48%, and 83%, respectively.
- (iii). Facilities were available to three POL products namely Lube Oil, LSHS, and FO at the new Pir Pau. The Port, however, levied and collected revenue unjustifiably from other petroleum cargoes to the tune of roughly Rs.39 crores, which needs to be taken into account while revising the Scale of Rates.
- (iv). Crude oil is mainly exported through the ONGC pipeline. This pipeline has not been taken up for modernisation by the MBPT. Wharfage rate for the export of crude oil through ONGC line has also been proposed to be increased by 47%, which needs to be reviewed.
- (v). The real advantage of new submarine pipeline will be available to the industry only after completion of modernisation of Marine Oil terminal berths J1, J2 and J3, which is expected to be completed only by March 2003. The discharge /loading pressure even after the replacement of the submarine pipeline is restricted to the earlier level of 7.5 kgs/cm² only. The MBPT, therefore, cannot claim any increase in wharfage charges on the justification of higher discharge rates.
- (vi). The manpower requirement for Oil jetties is far less compared to the jetties handling other products. Hence, the additional cost towards increase in wages and other related labour overhead expenses should not be equally prorated.
- (vii). While arriving at the proposed revision of rates the MBPT has considered capital cost plus contribution to reserve @ 3% . The Industry has already borne the expenses by way of contribution to reserve created so far, and the same should be taken into account for arriving at the cost implications for modernisation.

- (viii). The industry has suffered heavy financial loss on account of poor health and low discharge rate of these pipelines, which have not been replaced since 1980 in spite of continuous follow up.
- (ix). The MBPT would have recovered full replacement cost of the old pipelines by 1980 presuming 30 years of economic life (similar to the life span of new lines considered by the MBPT). The earning since 1980 would have accumulated as reserve. The users seek relief on this ground.
- (x). The MBPT has proposed a 25% rise in Pier Dues, whereas the jetties have yet to be revamped.
- (xi). With the proposed revision in wharfage rates, industry's additional outflow for Non-APM products will be approximately Rs.26 crores per annum and Rs.4 crores per annum in the case of APM products which industry can ill afford.

The Bombay Dyeing & Manufacturing Co. Ltd.

- (i). The MBPT proposal for revision is totally based upon the expenditure of Rs.275 crores incurred in laying new submarine pipelines from the MOT and another Rs.215 crores proposed to be incurred for modernisation at the MOT. These capital expenditure helps the users of the MOT only.
- (ii). Chemical tankers mostly use the new Pir Pau jetty only. The Old Pir Pau jetty does not permit berthing of vessels more than 6.5m draft, that too is generally restricted to less than 5.5 to 6.0m, since regular dredging is not carried out.
- (iii). Although Pir Pau is basically a chemical jetty; Lube/LSWR vessels also berth here, taking away precious berthing facility. Lube vessels berth at the New Pir Pau jetty only, even though draft may permit berthing at old jetty, thereby, inconveniencing the chemical vessels.
- (iv). The 25% rise proposed is very steep.
- (v). The entire expenditure by the MBPT is to the advantage of POL and POL product users only. Therefore, the entire burden shall be borne by POL and POL product users.
- (vi). The old Pir Pau jetty shall be utilised to its fullest extent which will go long way in saving precious foreign exchange which otherwise is now going away as demurrage to foreign shipping lines for delay in berthing at the new Pir Pau jetty.

Indian Chemical Manufacturers Association (ICMA)

- (i). Any increase in wharfage and Pier Dues will affect both import and export of chemicals through Mumbai Port and will be counter productive. The chemical industry as such, is passing through a very critical juncture and is adjusting itself to severe global competition.
- (ii). The Mumbai Port is already facing tough competition from the JNPT as well as other private ports in the western coast. It has lost substantial share of its business due to high cost.
- (iii). The MBPT has considered revenue of only one year based on the traffic handled in 1999-2000 to justify the proposed increase in wharfage and Pier Dues. The traffic of 1999-2000 has been lower than the earlier years and very much less than the capacity created by replacement of Marine oil terminal pipelines. The additional wharfage and Pier Dues for MOT shall be based on the optimum capacity created, thereby, keeping the dues at a reasonable level and ensuring optimum utilisation of the facilities created.
- (iv). The present modernisation of the Marine Oil Terminals berth facility does not provide any benefit or additional facility to Chemical Industry which use Pir Pau facility. MOT

berths of Jawahar Dweep are for handling POL products only and no chemicals are allowed to be handled even after upgradation. Therefore, there is no justification for increasing wharfage charges and Pier Dues at Pir Pau. If the Port, however, considers to increase the tariff for Pir Pau berths, then the wharfage increase should be considered only for POL products and not for chemicals.

- (v). The cost of import of POL and chemicals through the MBPT is higher compared to the neighbouring ports since the Octroi charges in Mumbai is quite high ranging from 2.25% *ad valorem* for POL products up to a maximum of 7% *ad valorem* for chemicals. All chemical manufacturing units are located outside the municipal limits of Mumbai even though they use the MBPT for import. Brihan Mumbai Nagar Palika (BMC), however, levies Octroi immediately on landing of the product at the port and thereafter refunds 90% of the Octroi charges, keeping 10% as their processing cost. The refund procedure is quite cumbersome and takes between 8-12 months for importers to receive the refund.
- (vii). High cost of import has led to fall in imports of bulk liquid cargo through the MBPT and the Pir Pau Jetty as compared to previous year.

All India Liquid Bulk Importers & Exporters Association (AILBIEA)

- (i). The proposed increase will adversely affect the already dwindling bulk liquid cargoes through the Mumbai Port and also prove counter effective for the MBPT as gross revenues are likely to fall drastically with the sharp drop of bulk liquid cargo import in the docks and Pir Pau.
- (ii). Import of bulk liquid import through the MBPT is already costlier than competitive ports by Rs.130-Rs.300 per ton because of the Octroi levied by the BMC at the time of landing and also due to delay in the refunds. Increase in wharfage as well as Pier Dues will further add substantially to the high cost of import, which cannot be borne by the importers. The private ports and the JNPT offer good services at much less overall cost.
- (iii). The replaced pipelines are solely used for import of crude oil, white oil and black oil at the MOT berths. Chemical imports use the Pir Pau jetty and the Docks. The proposal does not mention any upgradation at Pir Pau berths or Docks. Therefore, wharfage and Pier Dues at Pir Pau should not be increased.
- (iv). In fact the rates at the Pir Pau berths were increased after the new berth was commissioned. The MBPT must charge lower wharfage on all cargoes at the old Pir Pau.

Aegls Logistics Limited

- (i). The increase proposed by the MBPT in the port charges can be generally justified on the following grounds:
 - (a). Existing port users are provided with better / improved infrastructure facilities.
 - (b). The new facility has resulted in better economics of operations, thereby, attracting the users of the neighbouring ports.
- (ii). None of these criteria are, however, relevant to the users of the Pir Pau Berths as explained below:
 - (a). The replacement of sub-marine pipelines will benefit the users of Marine Oil terminal berths i.e. the major oil companies in terms of evacuation rate, faster turnaround of the ships, etc.
 - (b). All the pipelines in the Pir Pau Pier (both new and old) have been laid by individual terminal operators at their cost unlike the Marine Oil Terminals pipelines at Jawahar Dweep, which are laid by the MBPT (at their cost). Thus,

this is a good rationale for the Pir Pau Berth users to pay less wharfage as compared to the Marine Oil Terminals.

Chemical Terminal Trombay Limited (CTTL)

- (i). The Pir Pau berths are used for handling chemicals. The new submarine pipelines replaced in place of the existing POL pipeline are exclusively for the handling of POL products by the Oil Companies and have nothing to do with the new or old Pir Pau jetties, where chemical tankers berth.
- (ii). The MBPT recovers the infrastructure cost by way of appropriate revised Way Leave fees for handling petrochemicals, lube base oils and LPG at the new Pir Pau pier. There is also an annual escalation of 4% every October for this Way Leave fees charged by the MBPT.
- (iii). The traffic of bulk liquid chemical handled at the new Pir Pau pier is already on the decline. Any increase in the wharfage and Pier Dues will adversely affect the final landed cost of the product and the end users will be left with no other alternative but to look for other port facilities on the west coast for landing their bulk liquid chemicals.
- (iv). The movement of bulk liquid chemicals from the MBPT piers has drastically scaled down because of the existing procedure of payment of octroi in advance and the inordinate delays in refund.

Deepak Fertilisers and Petrochemicals Corp. Ltd.

- (i). The existing charges at the MBPT are very high compared to other ports like Kandla, Mundra, Mangalore, Cochin, etc. Any upward revision further in wharfage and Pier charges at the MBPT will force us to seriously consider diverting our cargoes to other ports that offer very competitive rates as compared to the MBPT.
- (ii). Submarine pipelines replaced by the MBPT cater exclusively to the Oil Industry and have nothing to do with the new or old Pir Pau jetties where the chemical tankers are berthed.
- (iii). Individual companies have laid their own pipelines at their own cost both at the old and new Pir Pau jetties for storage of chemical and lube base products. For this, the terminal companies pay way leave charges to the MBPT.
- (iv). They existing wharfage and Pier charges at the MBPT may be lowered instead of the proposed increase the same. This will attract more traffic, thereby increasing the total revenue for the MBPT.

Castrol India Limited

- (i). Terminal costs at the Pir Pau are considerably higher than at the JNPT. Besides the existing procedure for payment of Octroi in advance and inordinate delays in refund of the same make it unattractive and uneconomical to bring vessels to Mumbai Pir Pau Jetty. This is one of the main reasons for the decline in traffic at the Pir Pau.
- (ii). The additional charges proposed to be levied are for replacement of the MBPT submarine POL pipeline servicing tankers/ships berthed at Jawahar Dweep and are in no way connected with operations at the new Pir Pau jetty where Lube oil vessels berth.
- (iii). Levy of Way leave charges by the MBPT gets built up in the terminal cost. Any increase in wharfage and Pier Dues will increase the landed costs of chemicals and POL products adding to the already heavy financial burden of bringing vessels to the Mumbai Port.

JCL International Limited

- (i). The tariff revision may be worked out on the basis of inflation and after considering the original cost of the old equipment which has been replaced or depreciated.

- (ii). The MBPT has stated that the replacement will provide better facilities and better discharge rate which itself will be able to generate more revenue and business.
- (iii). The charges for Kerosene, LDO and POL products may be revised to the extent of 25% and reviewed annually or after 2-3 years.

Supreme Petrochem Limited

- (i). There is no direct delivery facility at Pir Pau jetty. Storage tanks have to be hired to store the cargo, which means additional cost followed by Octroi and Stamp duty. The competitors importing through other ports do not incur these additional cost.
- (ii). The existing wharfage of Rs.88/-PMT on chemicals may be reduced to Rs.50/- PMT instead of the proposed increase of 25%. With this reduction the MBPT can expect better volumes at Pir Pau, which will take care of the deficit.
- (iii). Styrene Monomer vessels can berth only at Pir Pau unless they barge it through Haji Bunder (where the wharfage is Rs.10/- PMT) whereas edible oil which can berth at both the places. Please extend the rebate in wharfage similar to the edible oil.
- (iv). Wharfage at other minor ports developing in Maharashtra is as low as low as Rs.5/- PMT.

ESSAR OIL

It has no comments to offer on this proposal

3.2. The HPCL and the IOC have mentioned that the OCC has submitted the comments on the MBPT proposal on behalf of the Oil industry after discussion.

4.1. On a preliminary scrutiny of the proposal, various points emerged requiring additional information/clarification. These points were referred to the MBPT for additional information/clarification. Some of the main points among them are given below:

- (i). Cost statement to be recast considering RE of 2000-01 as the base and projections for 2001-02 and 2002-03.
- (ii). Basis of traffic projections and the reasons for decline in the traffic.
- (iii). The discrepancies in estimation of capital employed and ROCE to be explained and corrected.

4.2. The MBPT has furnished the additional information/clarification which is summarised as follows:

- (i). Since cost centre-wise estimates are not compiled by the MBPT, recast cost statements considering RE of 2000-01 and projected cost statement for 2001-02 and 2002-03 cannot be furnished.
- (ii). The traffic of crude oil and POL products are declining and is expected to fall by 5% to 15.7 MT in the year 2000-01. This declining trend is expected to continue due to facilities provided at the neighbouring ports. The traffic projected at the time of formulation of investment proposal was 21MT for 1999-2000 and 25.5MT for 2000-01.
- (iii). The new pipelines were commissioned in August 2000 and are expected to be capitalised after receiving completion certificate. Capital employed is worked out for the port as a whole and not service-wise. ROCE is apportioned on the basis of net block of each service. It has further stated that the details furnished are in order.
- (iv). The cost statements showing break up of operating cost of POL and Berthing and Mooring at Bunders have been submitted.

5.1. A copy of each of the above comments from the user was forwarded to the MBPT as feed back information. The MBPT has given its comments on the notes of SCI, OCC and other chemical users, which are summarised as follows:

- (i). Apart from the SCI, private parties are also handling POL traffic at the Jawahar Dweep. The Port has to render services to the trade as a whole and not to individual party.
- (ii). The SCI's contention that revision of charges would hamper growth of coastal traffic is not correct. The proposed revision is to recover the capital cost incurred for replacing the submarine pipelines between the MOT and Pir Pau in order to provide improved service to the trade.
- (iii). The daughter tankers are levied Pier Dues at foreign rates in accordance with TAMP Order dated 2 June 1998. The daughter tankers are receiving cargo of foreign origin in mid-stream from mother vessels and discharging it at piers.
- (iv). In case TAMP is inclined to consider the SCI's request to prescribed Pier Dues on an hourly basis, then the port shall revise the charges by 127% to cover the deficit fully.
- (v). The statistics furnished by the OCC about revision of rates is correct.
- (vi). Huge investment has now been made for the service of POL handling. It is, therefore, essential to revise the charges upward. There has been considerable escalation in operation and maintenance cost since the last revision in 1996.
- (vii).
 - (a). The new submarine pipelines have been joined up at MOT, JD, Manifold with the old band of pipelines. Since the old pipelines have outlived the useful life the pressure restriction of 8 KG/cm² has been maintained, therefore, only marginal increase in discharge rate is noticed. Full benefit in the discharge rate will be available only after modernisation of J1, J2 and J3.
 - (b). The Oil industries except for the BPCL have not provided any of the matching facilities like installation connections with similar pipelines, chartering better tankers with high pressure pumps, etc. to get the benefit of this replacement.
- (viii). The pipelines laid down by the ONGC are passing through the MBPT water limits for which neither the ONGC nor users of pipelines are making any payment to the MBPT though way leave fees need to be levied. Cargo passing through the ONGC lines are handled at Piers and, therefore, the wharfage is being recovered.
- (ix). Additional cost towards increase in wages and other labour related expenditure has been apportioned to POL only for the service rendered to the POL.
- (x). Depreciation on fully depreciated assets has not been considered.
- (xi). The cost statement pertaining to the services of Berthing and Mooring at Bunders depicts a deficit of 127%. The proposed revision of 25% in pier dues is insufficient to cover this huge deficit. The revision is, however, proposed to be restricted to 25% after due commercial consideration.
- (xii). The old pipelines were commissioned in 1950. The MBPT commenced creating 3% reserve on Net block only from 1976, by then this asset had almost depreciated fully. After they out lived their useful life, no depreciation or reserve has been charged in respect of these assets.
- (xiii). A new jetty was constructed in 1996 to handle liquid chemicals and other POL products. The tariff schedules as well as cost of service rendered can not be segregated on pier/jetty basis.
- (xiv). Deep draft facilities are provided at New Pir Pau jetty. Old Pir Pau jetty has draft restrictions. Other parameters such as tide, floods, daylight, etc. also restrict the vessels berthing at Old Pir Pau jetty and hence vessels berth at New Pir Pau to

- (xv). The use of Pir Pau jetties are exclusively managed by Pir Pau users by fixing monthly shipping programme as per their requirement and their contention, therefore, is not correct.
- (xvi). It is true that the new Pir Pau jetty is basically constructed for handling of chemicals. It is, however, a multi purpose jetty where other vessels are also allowed to berth for maximum utilisation of berth.
- (xvii). The traffic of POL and the chemicals handled by the Port during previous years have not reached the optimum capacity. Proposing revision based on optimum capacity may, therefore, lead to increase in deficit necessitating higher increase in charges.
- (xviii). All efforts are being made by the MBPT to mitigate hardships caused to the trade due to recovery of Octroi at the time of landing and inordinate delay in refunds by the BMC.

6.1. A joint hearing in this case was held on 19 April 2001 at the MBPT premises. At the joint hearing, the following submissions were made:

The Bombay Dyeing & Manufacturing Co. Ltd.

- (i). Pir Pau is a chemical jetty. POL product vessels also use the Pir Pau jetty.
- (ii). Revision is stated to be on account of modernisation. The benefits of modernisation are, however, available only to POL and POL products. Therefore, exempt chemicals from any revision.

Indian Chemical Manufacturers Association (ICMA)

- (i). Proposal of the MBPT is based on one-year data. Traffic declined in the year 1999-2000. Reasons have not been stated. It was an unusual year and that cannot be the basis for future projections.
- (ii). High Octroi charged by the BMC is not relevant here.

Aegis Logistics Limited

- (i). Almost all Pir Pau pipelines are laid by individual terminal operators. No expenditure is incurred by the MBPT. The MBPT, however, collects way leave charge to recover its dues, which needs to be clarified.

Oil Coordination Committee (OCC)

- (i). Improvement of facilities is in Jawahar Dweep. Pir Pau does not benefit at all. Why burden these jetties with increase?
- (ii). The investment in 1996 did not benefit us fully. The investments on J1 have also not benefited us at all. J2 and J3 have to be ready for that before March 2003. Why shall we pay for that before March 2003?
- (iii). Oil industry shall not be required to cross-subsidise other commodities.
- (iv). Port has not invested anything from its resources. They continue to earn from the assets that have been fully depreciated. They should plough back (at least) a part of that earning.
- (v). In case of import of oil, the proportion of wharfage to freight must be reasonable. The proposed increase in wharfage will upset that proportion.

The Mumbai Port Trust (MBPT)

- (i). New investment of Rs. 500 crores has been envisaged and was mainly incurred at the request of oil industry. It was clearly understood by them that the rates would go up.

- (ii). Our proposal is based on exact costing.
- (iii). We have also compared the rates with the JNPT rates and it compares well.
- (iv). Regarding ONGC pipeline, the MBPT provides services at the wharf; and, therefore, wharfage is leviable.
- (v). ONGC pipeline has not been modernised. This is not a revision only for ONGC. Everybody has to pay for the upgradation of the facilities.
- (vi). We have no cost segregation for MOT and Pir Pau. Accounts are also not maintained separately. We can not deal separately with individual cargoes.
- (vii). We do not allocate all port capital cost to Jawahar Dweep and Pir Pau. We allocate only the costs relevant to the service facility.

The Shipping Corporation of India (SCI)

We reiterate the comments given by us earlier in writing.

All India Liquid Bulk Importers & Exporters Association (AILBIEA)

- (i). Tariff revenue at Pir Pau is totally at variance with tariffs of major chemical terminals at the KPT, etc. Comparison with the JNPT is not at all correct.
- (ii). It is not correct to propose for a revision merely because 5 years have gone by since last revision.
- (iii). If at all there is a case for downward revision of tariffs. If rates decrease, traffic will increase and revenue will go up.

Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL)

- (i). Oil tankers face draft restrictions. Channel is not deep enough. We carry 70% cargo and 30% of the tanker capacity is wasted. The MBPT must deepen the channel. Unhelpful new investments must not be loaded on us.
- (ii). In 1996, additional tariff of Rs.8/- was introduced. There was no improvement for handling crude & POL. That money went to Pir Pau. So, why should the Chemical industries object now.

Hindustan Petroleum Corporation Limited (HPCL)

- (i). Let the MBPT give its traffic projections. We will cross check. The base must be correctly established. We can share Oil industry's projections with the MBPT.

Chemical Terminal Trombay Limited (CTTL)

- (i). We endorse the views of AILBIEA.
- (ii). Reduce the rate. Traffic will increase and the revenue will go up.
- (iii). Infrastructure at old jetty at Pir Pau is inadequate. Civil structures are obsolete; Draft is inadequate. Why not fully refurbish the jetty and then think of revision of tariffs.

Indian Merchants' Chamber

The MBPT must seriously consider the important points raised by users and respond to the TAMP.

6.2. At the joint hearing it was decided that the MBPT would furnish notes providing additional information on the following:

- (i). The reason for loading the Pir Pau jetties with costs of modernisation of the oil jetty at Jawahar Dweep.
- (ii). Confirmation of traffic figures after reconciliation of data with the OCC.
- (iii). Revised cost statement for the financial year 2001-02 and 2002-03.

6.3. As discussed in the joint hearing, the MBPT furnished the following information:

- (i). The cost data is maintained service-wise and not berth-wise or pier wise. It is, therefore, not practicable to work out exclusively the cost of service rendered at the Pir Pau jetty.
- (ii). The investment of Rs.110 crore was made in 1996 for creation of a specialised chemical handling jetty at Pir Pau. Though this facility was created exclusively for chemical vessels, the cost thereof was loaded for the services rendered to vessels entering Jawahar Dweep as the MBPT is not in a position to segregate the cost pier-wise.
- (iii). The traffic figures have been reconciled with the OCC/(HPCL) officials. There is a marginal difference in one or two cases. As such, the revenue projected upto the year 2002-03 remains unchanged.
- (iv). A major revamping project for upgradation of Bombay High Unit of ONGC is likely to materialise by the end of 2002. Oil industries are not sure of its effect on the MBPT traffic. Cost statement of 2002-03 has been furnished maintaining the same as the projections of 2001-02.

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position emerges:

- (i). The proposal is to increase the wharfage rates and Pier Dues at the MOT and Pir Pau jetties in order to recover the capital cost incurred by the Port in replacing submarine pipelines connecting the MOT to the mainland and also to partially wipe out the cost deficit under the activity of Berthing at MOT and Pir Pau.

In some cases, the Port has proposed rates at levels below the increases warranted by cost deficit. The Port has explained that this is a commercial judgement keeping in view the rates prevailing at neighbouring major ports.

The Port has already spent Rs.275 crores in replacing submarine pipelines. Capital works worth about Rs.215 crores are in progress, which relate to modernisation of MOT berths. The users have pointed out that full benefit to them will accrue only after the project of modernisation of the berths is completed in 2003. The Port has sought to justify its proposal by stating that it has to recover the huge investment already made in replacement of pipelines.

It is noteworthy that the project relating to replacement of pipelines is already completed. The Port has included the cost of these new assets put into use (Rs.275 crores) in the cost statement for wharfage charges. The effect of this investment is not considered by the MBPT in the cost statement relating to Pier Dues.

- (ii). The SCI has requested to coordinate between the freight rates for tankers notified by World Scale Association and the timing of port tariff revision. Prima Facie, there is no merit in the argument due to the sheer impracticability of the suggestion made in view of multiplicity of such organisations in the freight market.

It is to be recognised that the last revision of these rates was in November 1996. Considering the two year tariff revision cycle prescribed by this Authority the rates

were due for revision / review in November 1998. That being so, the proposal is not for an out-of-turn revision; the revision is already overdue.

- (iii). It is relevant in this context to examine the objection of the OCC about full advantage of the facility accruing only after completion of the complementary projects. The MBPT has also not denied this position. It is to be recognised that the assets (submarine pipelines) are already put into use; and, the proposal is with reference to their capital cost. When modernisation of MOT berths is completed, the rates may have to be reviewed, inevitably, with reference to the revised capital cost. These projects are major in nature involving longer gestation period. It is not correct to expect the Port, which has already spent Rs.275 crores (and, commissioned that facility) to wait for two more years to recover its cost.

In the present cost-plus method of tariff setting adopted by this Authority, assets completed and commissioned qualify for inclusion in the 'Capital Employed' component. That being so, there is no reason for not considering the investment made by the MBPT in new submarine pipelines, which are currently in use.

- (iv). The OCC has also raised a point about utilisation of reserve funds of the Port for creation of these facilities. The contention is that the users had, through tariffs, contributed to these reserves and when funds are drawn from these reserves for creation / modernisation of assets, costing of such facilities should be made, as understood by us, without considering any return on that portion of the cost of asset financed out of internal resources of the Port.

This argument, *prima facie*, appears to have some force. Review of the existing method of allowing return on capital employed is engaging the attention of this Authority for sometime now. This will, however, involve extensive consultation and, hence, further time. In any case, till the Authority reviews the present method, it will continue. In the present method, no differential rate of return is allowed for investment made out of internal resources. That being so, the instant proposal of the MBPT is analysed based on the method followed so far.

- (v). The point of the OCC about utilisation of the old pipelines beyond its pre-determined economic life period is also not correct. For computation of capital employed, the written down value of the assets only are only considered. That being so, the assets in use beyond their economic life do not get added up to the Capital employed and hence do not contribute to return on capital employed.
- (vi). Some of the users have also objected to increase in wharfage for crude oil using ONGC Pipeline. The Port has explained that it handles the cargo at its piers and, therefore, it is entitled to levy wharfage. It has also pointed out that way leave charges are not realised for the ONGC pipelines passing through the MBPT waters. It is to be recognised that relevant operation and capital cost are considered in fixing tariff. Since ONGC pipelines do not belong to the Port, relevant capital and maintenance cost of this pipeline have not been included by the Port in the cost statement for the activity.

If cargo moving through ONGC pipelines is excluded, the rate for the rest of the cargo handled at the MOT will obviously go up. When the users argue that they pay more for cargo passing through the ONGC pipelines, they must realise that they pay less when they use the MBPT pipelines, because of distribution of costs. Since users are common, differentiation in rates between cargo moving through ONGC pipelines and MBPT pipelines may not be necessary.

- (vii). Some of the chemical terminal users have raised an issue regarding high octroi charges and delay in refund of that. Octroi is a levy collected by the Municipal Corporation of Mumbai. It has nothing to do with the MBPT and hence not relevant to the case under consideration. Incidentally, as explained by the MBPT at the joint hearing, they are going out of their way to liaise with the BMC to get this issue sorted out.

- (viii). As has been mentioned earlier, the investment made in replacement of submarine pipelines is relevant to the MOT. The objection made by the users of Pir Pau about subjecting them to increase of tariff for investment made elsewhere appears to be genuine and deserves to be admitted. The Ports defence that it cannot segregate the cost between MOT and Pir Pau cannot be accepted.

The weightage for investment on new submarine pipelines has been given in the cost statement relating to wharfage charges. It is to be recognised that wharfage is to be levied with reference to the facilities provided and investments made thereon. As has been pointed out by some of the users, pipelines connecting Pir Pau jetty and tanks are laid by terminal operators and not by the MBPT. Since the investment on submarine pipeline is not relevant to the Pir Pau, upward revision of wharfage rate for chemicals and other POL Products handled thereat is found to be not reasonable and, therefore, cannot be approved.

In the case of Pier Dues, the Port has not considered the investment on submarine pipelines at all. The revision has been proposed to partially reduce the cost deficit. There is a huge cost deficit under this activity. Since the costs include costs at Pir Pau as well as MOT, and historically the Port has been prescribing one single rate of Pier Dues for both the MOT and Pir Pau, we are inclined to agree to the proposal of continuance of a single rate of Pier Dues for both the facilities. This Authority has already directed the MBPT, in a case relating to a representation made by the MANSA about composite berth hire charges, to recast within six months the existing charges with reference to services provided and facilities available at individual berths. This will also include Piers. While submitting its proposal for such a tariff adjustment, the MBPT is advised to propose separate rates of pier dues for the MOT and Pir Pau. Till such time, the common rate of Pier Dues for the MOT and Pir Pau is allowed to continue as an interim arrangement. If by December 2001 the MBPT does not initiate this proposal, the chemical operators at Pir Pau can move this Authority for such *suo motu* action as may be possible in this matter.

It is noteworthy that the MBPT had effected revision of Pier Dues' rates in 1996 (even) at the MOT, although the improvement of facilities and investment thereon were relevant only to the Pir Pau. In this context, the objection made by the OCC about the additional revenue of Rs.39 crores earned by the MBPT is relevant; but, it is too late to be taken into account. The Oil Companies should have agitated this issue at the relevant time. Since the MBPT has all along been considering MOT and Pir Pau together and the revision of Pier Dues approved now is going to be an interim tariff arrangement, the objection of chemical terminal users (Pir Pau jetties) is not very relevant now. It is to be recognised that they have enjoyed the benefits of similar cost distribution arrangement when tariffs were fixed in 1996 due to inclusion of the MOT vessel traffic.

- (ix). The MBPT had projected 21 MT and 25.5 MT of crude / POL traffic to be handled in the year 1999-2000 and 2000-01 when this project of replacement of pipelines was envisaged. The total liquid traffic actually handled is 17.14 MT during the year 1999-2000 and 16.28 MT for the year 2000-01. Even if the total liquid traffic is considered to be handled at the MOT, it is still less by 35% of the estimated traffic. Even in the subsequent traffic projections given by the MBPT in consultation with the OCC, the same position is reflected.

This Authority allows a maximum return on capital employed of 19.5% at present. This maximum rate of return can be claimed by a Port Trust when the assets created are fully utilised. When there is an under-utilisation it is not reasonable to load the entire burden of maximum return on capital employed thereby burdening the users. The concept of linking return with the capacity utilisation has already been adopted by this Authority in the case relating to some other Port Trusts / Private Terminal. This issue had also come into consideration in the case of the proposal made by the TPT for a special charge to meet the huge expenditure on capital dredging. In that case, the Port itself had proposed a reduced level of return on capital employed. In the instant case also, therefore, there is no justification for allowing a return on capital employed at the maximum permissible level in view of the under-utilisation of the facilities. Since the

capacity utilisation is around 70%, it is logical to consider only 70% of the maximum permissible return on the new investment of Rs.275 crores made for replacement of submarine pipelines. This arrangement can be reviewed after March 2003 when, with completion of all the complementary projects, the new submarine pipelines can be operated to full capacity. The other assets, however, will continue to get the benefit of maximum return on capital employed.

- (x). The MBPT has not considered additional income from Pier Dues (denominated in US Dollar terms) due to fluctuation in foreign exchange. The exchange rate fluctuation has, therefore, been considered at the rate of 3% for the year 2001-02 and 6% for 2002-03, as is done in other cases of other major ports.

For estimation of this additional income, the Port Trust has not provided the break up of foreign-going vessels and coastal vessels. As per the statistics available in the Basic Port Statistics 1999-2000 published by the Govt. of India, the ratio of overseas cargo to coastal cargo in crude / POL category handled at the MBPT is at the average of 51% and 49% respectively. In the absence of any other specific information, the same ratio can reasonably be assumed in the case of vessel traffic. The MBPT is, however, levying Pier Dues applicable to foreign-going vessels from daughter vessels on the ground that they receive cargo of foreign origin from the mother vessels. The propriety of this practice followed by MBPT is discussed elsewhere in this order. Nevertheless, for the purpose of estimation of income, the ratio foreign-going vessel to coastal vessel is reckoned with as 85:15 giving the advantage of approximation to the Port. In the cost statements, therefore, the additional income on account of foreign exchange rate fluctuation has been included accordingly.

- (xi). As per the general practice followed at all major ports, based on a policy decided by the Govt. of India, coastal vessel tariffs are prescribed at 70% of the foreign going vessel tariff. Coastal rates are, however, prescribed in rupee terms and foreign-going vessel rates are denominated in US dollar terms. This Authority has already decided in cases relating to other major ports, that the disparity is to be restored to the level of 30% at the time of revision, which widens due to depreciation of Indian Rupee vis-à-vis US \$ since last revision. The MBPT has not followed the accepted practice of prescribing coastal rates at 70% of the foreign-going vessel rates. The coastal vessel rates, therefore, need to be adjusted to restore the disparity to the level of 30%. This adjustment will result in additional income to the Port. Accordingly, the additional income due to adjustment in the coastal vessel tariff at the existing tariff level has been included in the cost statement.

- (xii). The cost statements submitted by the MBPT contain many discrepancies particularly with reference to the computation of capital employed and ROCE. The MBPT has not given any satisfactory clarification to the various queries raised by us in this regard. In this backdrop, the following modifications have been made in the cost statements to reflect a fair and reasonable cost position:

- (a). The MBPT has considered the capital employed for year 2002-03 same as capital employed of 2001-02. The depreciation of assets relating to the year 2001-02 has been reduced from the net block figure furnished by the MBPT for the year 2002-03.
- (b). The MBPT has not indicated the working capital separately for vessel related and cargo related activity relevant to crude / POL / other liquids handled at the MOT and Pir Pau jetties. Working capital for the year 2001-02 to 2002-03 has also not been furnished. In the absence of any data furnished by the MBPT, the difference between the net block and the capital employed considered by the MBPT is assumed to be the working capital. As has been mentioned, in the absence of data, the working capital for the years 2000-01, 2001-02 and 2002-03 has been kept at the same level as of 1999-2000 since there is no major increase in traffic and income.
- (c). The net block plus working capital subject to the modifications give above, has been considered as the capital employed for

- (d). The MBPT has considered a return on capital employed at the rate of 18.5%. The maximum permissible ROCE has been considered by us at the rate of 19.5% in line with the ROCE considered for the year 2000-01 in case of other major ports.
- (xiii). Subject to the analysis made in the foregoing paragraphs, the cost statements for the cargo handling activity at MOT / Pir Pau and berthing at these jetties have been modified. The modified cost statements are attached as Annex-1(a) & (b).
- (xiv). A summary of the cost position and the increase in rates approved is given below:

Sr. No.	Activity	Average surplus/ deficit disclosed by the revised cost statements	Increase proposed by the MBPT	Increase in rates approved
1.	Berthing and Mooring at MOT & Pir Pau.	98.62%	25%	25%
2.	Deficit for handling all liquid cargo except POL & chemicals handled at Pir Pau.	36.73%	i) Crude oil – 47.4%. ii). Kerosene & Light diesel oil – 48%. iii) All other POL products viz. Naptha and Solvent, Fluxing and Lubricating, Turpentine and Vapourising Grease, Bitumen, Petroleum Jelly, Motor Gasoline, Motor spirit, Liquefied Petroleum, etc. Handled at the MOT - 45.5% Handled at Pir Pau 45.5% iv) Chemicals viz. Ammonia, EDC, Ethyle, Benzine, Paraxylene, M.E.G., N. Paraffin, Orthoxylene and other liquids in bulk - 25%	i) Crude oil – 37%. ii).Kerosene & Light diesel oil – 37%. iii) All Other POL products viz. Naptha and Solvent, Fluxing and Lubricating, Turpentine and Vapourising Grease, Bitumen, Petroleum Jelly, Motor Gasoline, Motor spirit, Liquefied Petroleum, etc. (a). Handled at the MOT - 37% (b) Handled at Pir Pau - Nil iv) Chemical viz. Ammonia, EDC, Ethyle, Benzine, Paraxylene, M.E.G., N. Paraffin, Orthoxylene and other liquids in bulk – NIL.

As warranted by the cost deficit of cargo handling activity at the MOT, and taking into consideration the incidence of cross-subsidisation (to a limited extent) from Pir Pau to the MOT, an increase is approved of 37% in the wharfage rate of crude oil and POL handled at the MOT. No increase in wharfage rate on cargo handled at Pir Pau is, however, allowed.

In the case of Pier Dues, the cost deficit position warrants an increase in rate by a percentage higher than the proposed level of 25%. Since the proposal has been made by the MBPT on commercial considerations and, as has been explained earlier, this tariff item is going to be an interim arrangement, the proposal of the MBPT is accepted.

- (xv). The MBPT has proposed to levy wharfage on edible oil in bulk handled at the old Pir Pau terminal at the same rate prescribed for handling edible oil at the Docks.

Generally, this cannot be agreed to since the facilities at the Docks and old Pir Pau are different. Since the rate proposed is an existing rate for edible oil and not proposed for any increase, the proposal of the MBPT in this regard is approved. Significantly, none of the users who participated in these proceedings has objected to this proposal of the MBPT.

The MBPT has proposed to introduce a clause in its Scale of Rates to prescribe that wharfage on edible oil handled at old Pir Pau jetty will be as per Section-I of the Scale of Rates charged at the Docks. Instead of making such a cross reference to the Dock's Scale of Rates, it may be convenient and easily understandable if a specific entry in the wharfage schedule in the Scale of Rates relating to the MOT and Pir Pau is made to indicate the exact rates of wharfage leviable on the edible oil handled in bulk at the old Pir Pau jetties.

- (xvi). The SCI has objected to the practice followed by the MBPT with regard to charging the daughter tankers deployed for lightening cargo from mother tankers and then proceed to some other Indian Port for discharge. The MBPT has clarified that these daughter tankers are levied Pier Dues at foreign-going vessel rates in accordance with the TAMP's Order dated 2 June 1998. The MBPT has further argued that the daughter tankers are receiving cargo of foreign-origin in midstream from mother vessels and discharging it at Piers.

The Order of this Authority referred by the MBPT is with reference to levying charges on vessels converting from the foreign-going status to coastal status or vice-versa. There is no other specification about charging coastal vessels carrying foreign cargo at foreign-going vessel rates, as has been wrongly understood by the MBPT.

While deciding a representation received from M/s. Mercator Lines (Case No. TAMP/108/99-CPT) this Authority directed the Calcutta Port Trust (CPT) that the status of vessel was the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying charges and the nature of cargo or its origin would not be of any relevance for this purpose.

Subsequently, the CPT had specifically referred to a letter in reference issued by the Authority would be examined by the Govt. in due course and till such time, the Ministry of Surface Transport's instructions given in 1986 would apply. In 1986, the Ministry of Surface Transport advised the ports to levy charges at foreign-going vessel rates on daughter vessel, which carry foreign cargo even if transshipment takes place from a mother vessel at an Indian Port. While considering the representation made by the CPT, we had observed that the communication from the MOST referred by the Port could not be said to have correctly appreciated the legal position. The Authority also observed that the Orders passed by it were quasi-judicial in nature and, once published in the Gazette of India, they stood enforced. In this backdrop, we decided that the communication cited by the CPT should only be seen as an executive instruction which can not supersede a statutory order passed by us.

It is to be admitted that the decision taken by this Authority about levying charges on daughter vessels at the CPT has not yet been extended to the other major ports through a common adoption order, although the issue is relevant to all major ports. While the matter can be processed further for issuing a common adoption order, the MBPT case can be decided immediately by extending the decision taken in the case of CPT. The MBPT, therefore, is directed to levy only coastal rates on daughter vessels receiving cargo from the mother vessels in midstream and discharging it at the MBPT piers or carrying it to other Indian Ports. It needs to be clarified that this procedure is to be adopted for realising vessel-related charges without prejudice to observance of necessary Customs formalities for clearance of cargo.

- (xvii). The OCC has raised a point about apportionment of labour expenses to this activity pointing out that manpower requirement is minimum for oil jetties. The MBPT has not apportioned the entire labour cost to this activity. The increase in the operation cost appears to be due to the wage revision of relevant employees. In the case of

expenditure on workers who are not directly connected with any of the activities, it has to be apportioned between all revenue earning activities.

- (xviii). The SCI has requested to levy Pier Dues on hourly rates instead of 8-hour unit. Rationalisation of berth hire charges by prescribing hourly rate is the ultimate target envisaged in the guidelines adopted at the Chennai Workshop (Feb. 1998). In the said Workshop, it has also been deliberated and accepted that 8-hour unit for berth hire would be adopted in the interim. Accordingly, the Authority has prescribed a 8-hour unit of charging berth hire for common adoption by all major ports. Shifting from the 8-hour basis to hourly basis requires further financial adjustment by the major ports and the time is not mature enough for bringing further rationalisation within a short span of time. In any case, this rationalisation is not confined only to the MBPT. When introduced, the hourly rate will be made applicable to all major ports including the MBPT. Till such time, the existing system of levying berth hire on 8-hour unit will continue.
- (xix). This Authority had already passed an Order prescribing a time limit of 4 hours beyond which berth hire charges would not accrue. This prescription is equally valid in case of Pier Dues also. The MBPT has not proposed to include this prescription as one of the conditionalities in its Scale of Rates. We, therefore, however, include this provision in the revised Scale of Rates of the MBPT.

8.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority deletes the existing Sections I & II of the Scale of Rates charged at the Marine Oil Terminal and Pir Pau of the MBPT and substitutes them with revised provisions as given in the statement attached as **Annex-II**.

8.2. The revised wharfage rates will come into effect immediately after notification of this Order in the Gazette of India. The revised rates and conditionalities relating to Pier Dues will come into effect thirty days after notification of this Order in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT. III/IV/143/2001/(Exty.)]

ANNEX—I(a)

**REVISED COST STATEMENT FOR BERTHING & MOORINGS CRUDE/POL/
OTHER LIQUID VESSELS AT BUNDERS (MOT & PIR PAU)**

SR NO.	PARTICULARS	Rs. IN LAKHS.				
		1998-99	1999-2000	2000-01	Without Change 2001-02	2002-03
I.	OPERATING INCOME :					
I).	Pier Dues	2,813.85	2,371.39	2,238.60	2,123.41	2,250.92
II).	Miscellaneous Income	1.91	9.78	9.29	8.83	8.83
III)	Additional income from foreign exchange fluctuation				54.15	114.80
IV)	Additional income due to adjustments in coastal vessel tariff				458.66	486.20
	TOTAL OPERATING INCOME I :	2,815.76	2,381.17	2,245.89	2,645.04	2,860.75
II.	OPERATING COST					
I).	Operating cost	1,741.57	1,351.42	1,464.40	1,586.82	1,697.36
II).	Depreciation	443.71	433.47	433.47	433.47	433.47
	Total Operating Cost	2,185.28	1,784.89	1,897.87	2,020.29	2,130.83
III.	SURPLUS (I-II)	630.48	596.28	348.02	624.75	729.92
IV.	Finance & Miscellaneous (Expenditure - Income)	298.65	257.30	418.11	434.19	450.24
V.	Allocated Management and General Overhead Expenditure	527.31	388.25	420.71	455.88	493.99
VI.	SURPLUS/ DEFICIT (III-IV-V)	-195.48	-49.27	-490.80	-265.32	-214.31
	Before charging interest on Govt. loans					
VII.	Interest on Govt. Loan - expenditure	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII.	NET SURPLUS/ DEFICIT (VI - VII)	-195.48	-49.27	-490.80	-265.32	-214.31
	After charging interest on Govt. loans					
IX.	Capital Employed	12360.38	13740.54	13307.54	12874.54	12441.07
X.	Return on capital employed @ 19.5%	2410.27	2679.41	2594.97	2510.54	2426.01
	Escalation in costs as given by the MBPT	474.65	423.00			
XI.	NET SURPLUS / DEFICIT - after ROCE and Interest on Govt loans (VIII - X)	-3080.40	-3151.88	-3085.77	-2775.85	-2640.32
XII.	SURPLUS/ DEFICIT as a percentage of operating income (XI / I)	-109.40%	-132.36%	-137.40%	-104.95%	-92.29%
XIII.	Average Surplus / Deficit % for the year 2001-02 and 2002-03				-98.62%	

ANNEX—I(b)

REVISED COST STATEMENT FOR HANDLING CRUDE/POL/OTHER LIQUID AT BUNDERS (MOT & PIR PAU)

Rs. IN LAKHS.

SR NO.	PARTICULARS	1998-99	1999-2000	2000-01	Without Change	
					2001-02	2002-03
I.	OPERATING INCOME					
I).	Wharfage on POL	5 482.38	6 376.23	6,027.08	5 725.95	5 725.95
II).	Wharfage on Chemicals	369.60	508.70	483.12	459.38	459.38
III).	Miscellaneous Income	97.65	221.48	210.41	199.89	199.89
	TOTAL OPERATING INCOME I	6,929.61	7,106.41	6,720.61	6,385.20	6,385.20
II.	OPERATING COST					
I).	Operating cost	1 437.56	1,822.88	1 758.65	1,905.56	1,974.16
II).	Depreciation	182.82	182.82	1,085.00	1,085.00	1 085.00
	Total Operating Cost	1,620.38	1,804.70	2,843.65	2,990.56	3,059.16
III.	SURPLUS (I-II)	5,309.23	5,301.71	3 877.06	3 394.64	3 326.04
IV.	Finance & Miscellaneous (Expenditure - Income)	554.07	489.12	794.63	825.18	855.96
V.	Management and General Overhead Expenditure	611.32	543.00	588.39	637.58	690.88
VI.	SURPLUS/ DEFICIT (III-IV-V)	4143.84	4268.59	2494.04	1931.88	1779.20
	Before charging interest on Govt. loans					
VII.	Interest on Govt. Loan - expenditure	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII.	NET SURPLUS/ DEFICIT (VI - VII)	4143.84	4268.59	2494.04	1931.88	1779.20
X.	Capital Employed	4066.76	4070.76	30477.76	29364.76	28289.76
XI.	Return on capital employed @ 19.5%	793.02	793.80	5943.18	5730.03	5518.45
	Escalation in costs as given by the MBPT	439.11	651.51			
XIA.	Return on capital employed @ 19.5% linked to the capacity utilised from the year 2000-01			4123.58	3999.32	3876.07
XII.	NET SURPLUS / DEFICIT - after ROCE and interest on Govt. loans (VIII - XI or X/A)	2811.71	2823.28	-1629.54	-2067.44	-2096.87
XIII. (a)	SURPLUS/ DEFICIT as a percentage of operating income (XIV I)	42.02%	39.73%	-24.25%	-32.38%	-32.84%
XIII. (b)	SURPLUS/ DEFICIT as a percentage of operating income from crude/POL handled at MOT				-36.47%	-36.99%
XIV.	Average Surplus/Deficit for the year 2001-02 and 2002-03				-36.73%	

Note

- (i) As per the MBPT the traffic of Crude/POL is 96% and Chemicals is 4%. For the purpose of estimation, however, 95% of crude/POL and 5% of chemicals/other POL (handled at Pir Pau) has been considered on the logic that few POL products are also handled at the Pir Pau. Accordingly the POL income to extent of 1% is assumed to be the income at Pir Pau.

ANNEX—II

Mumbai Port Trust**Scale of Rates charged at the Marine Oil Terminal and Pir Pau****Section – I**
Wharfage Charges

Sl.No.	Description of Goods	Basis of Charge	Import Rs.	Export Rs.
1.	POL and POL Products			
	(i). Crude Oil	Tonne	52.10	52.10
	(ii). Kerosene and Light Diesel Oil	Tonne	34.25	34.25
	(iii) All other POL products viz. Naptha and Solvent, Fluxing and Lubricating, Turpentine and Vapourising Grease, Bitumen, Petroleum Jelly, Motor Gasoline, Motor spirit, Liquefied Petroleum Gas, etc.			
	(a). Handled at the MOT	Tonne	60.30	60.30
	(b). Handled at the Pir Pau	Tonne	44.00	44.00
2.	Chemicals viz. Ammonia, EDC, Ethyle, Benzine, Paraxylene, M.E.G., N. Paraffin, Orthoxylene and other liquids in bulk	Tonne	88.00	88.00
3.	Edible oil handled in bulk at the old Pir Pau jetty.	Tonne	24	6

Section – II
Pier Dues

Sl. No.	Vessel Chargeable	Coastal Vessel	Foreign-going Vessel
1.	On every steam and other Mechanically propelled and square rigged vessels berthed at or using the bulk Oil piers at Jawahar Dweep and Pir Pau.	Rs. 3.27 per GRT for a period of 8 hrs. or part thereof subject to a minimum charge of Rs. 3,266.20.	10 cents per GRT for a period of 8 hrs. or part thereof subject to a minimum charge of US \$ 100.
2.	On every boat, barge or country craft (not square rigged)	Rs. 63.50 for a period of 8 hrs. or part thereof	US \$ 2.00 for a period of 8 hrs. or part thereof

NOTES:

1. (a). The charges prescribed for foreign-going vessels in this section will be collected in Indian rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the Market Buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiaries or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The relevant exchange rate prevailing on the date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with for such conversion.
- (b). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such

cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review

- 2 The Pier Dues shall be levied from the time a vessel takes the berth/Pier till the time it leaves the berth/Pier
- 3 No Pier Dues shall be levied on vessels after expiry of 4 hours from the time of signaling its readiness to sail. Penal Pier Dues equal to one day's Pier Dues (i.e. 3 unit of 8 hours each) shall be levied for false signal. The Master/Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable conditions.
- 4 Sundays and Dock Holidays declared under Docks Bye-Law No 118 will be treated as normal working days for levy of the above charges and no separate charge will be levied.
- 5
 - (i) 'Coastal Vessel' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having valid coastal licence issued by the competent authority.
 - (ii) 'Foreign going Vessel' shall mean any vessel other than Coastal vessel.
 - (iii)
 - (a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b) A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c) In case of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load Port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d) In case of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes discharging operations. Immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e) For dedicated Indian coastal vessels having a coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- 6 The status of the vessel, as borne out by its certification, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges, and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

